Anno XVII - N. 2

10 Gennaio 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5236) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

REGIO DECRETO 10 *settembre* 1923, *n.* 2641, *contenente modificazioni alle disposizioni vigenti in materia di tariffe ferroviarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, ed i decreti Luogotenenziali 12 settembre 1915, n. 1888 e 3 settembre 1916, n. 1164;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni degli art. 6 (punti 7 e 14), 10 (punto *i*), e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, e dei decreti Luogotenenziali 12 settembre 1915, n. 1888 e 3 settembre 1916, n. 1164, in tema di tariffe e di condizioni di trasporto delle persone e delle cose e di concessioni speciali per trasporti temporanei di cose, sono sostituite dalle seguenti:

1° Gli aumenti di tariffa di carattere generale sono approvati per legge.

2° Le riduzioni di tariffa di carattere generale sono approvate con decreto Reale su proposta del Ministro per i lavori pupblici, di concerto con quelli per le finanze e per l'economia nazionale, udito il Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri.

Il decreto Reale, dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, continuando intanto ad avere effetto.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dal 18 dicembre 1923, n. 296.

3° Le norme e condizioni di applicazione di nuove tariffe per il trasporto delle persone e delle cose; le modificazioni alle condizioni dei trasporti stessi in quanto apportino aggravio al pubblico o diminuzione di introiti; gli aumenti e le riduzioni di tariffa in quanto non abbiano carattere generale sono approvati con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto col Ministro per le finanze, su proposta del Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

4° Sono approvate dal Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato:

a) le modificazioni alle condizioni di trasporto che non importano aggravio per il pubblico nè diminuzione d'introito;

b) le facilitazioni per biglietti a prezzo ridotto in occasione di esposizioni, congressi, pellegrinaggi e simili e per trasporti isolati e per una volta tanto;

c) l'adozione di prezzi di concorrenza per trasporti di persone e di cose, per un periodo non superiore ai tre mesi, salvo a seguire, per periodi di maggior durata, la procedura di cui al precedente punto 3;

d) le aggiunte e modificazioni alle condizioni di trasporto delle merci pericolose e nocive di cui l'allegato 7 alle tariffe sia per ragioni di sicurezza dell'esercizio, sia per meglio garentire l'incolumità delle merci od anche per mitigare talune restrizioni che non fossero più giustificate, sentita, ove occorra, la Commissione per gli esplosivi presso il Ministero degli interni;

e) lé modificazioni alle condizioni di servizio nelle stazioni marittime, lacuali e fluviali di cui l'allegato 6 alle tariffe: l'abilitazione al servizio di scalo marittimo, lacuale e fluviale e i compensi relativi, ove ricorrano, per le prestazioni straordinarie non previste dalle condizioni e tariffe, ed infine la disabilitazione dal servizio di scalo marittimo;

f) le riduzioni dipendenti da concessioni speciali della durata non superiore ad un anno, per trasporti temporanei, riguardanti determinate quantità di merci o determinate provenienze e destinazioni, che danno luogo a contratti con gli speditori; o previ accordi col Ministero delle finanze, le riduzioni dipendenti da concessioni speciali per la durata superiore ad un anno o da rinnovazione per qualsiasi durata:

g) le modificazioni formali alle lettere di vettura e le variazioni nel prezzo di vendita al pubblico.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 10 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO

REGIO DECRETO-LEGGE 21 *ottobre* 1923, *n.* 2799, ***concernente mutui a favore di cooperative edilizie fra impiegati dello Stato esistenti nelle Provincie lombarde e nel comune di Roma*** (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;
Viste le disposizioni legislative successivamente emanate in materia di edilizia popolare;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello per l'economia nazionale;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In seguito ad autorizzazione da darsi, volta per volta, dal Ministro per le finanze, la Cassa depositi e prestiti, nel deliberare, a norma delle disposizioni in vigore per le case po-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 5 gennaio 1923, n. 4.

polari ed economiche, la concessione a favore di cooperative edilizie fra impiegati dello Stato esistenti nelle Provincie lombarde e nel comune di Roma, dei mutui, per i quali esse abbiano già ottenuto il contributo governativo nel pagamento dei relativi interessi, ai sensi dell'art. 30 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, potrà valersi, anzichè delle disponibilità normali della Cassa depositi e prestiti, delle somme che saranno all'uopo ad esse anticipate dalla Cassa di risparmio delle Provincie lombarde all'interesse del 5 % all'anno, netto in ogni tempo e modo per la Cassa medesima.

Nei riguardi dell'operazione predetta la Cassa di risparmio delle Provincie lombarde è autorizzata a derogare dalle disposizioni e dalle limitazioni stabilite dall'art. 65, lettera *b*) del suo statuto fondamentale, approvato con R. decreto 8 dicembre 1889 e modificato con i Regi decreti 19 maggio 1892; 3 novembre 1895; 29 aprile 1897, e 16 ottobre 1921.

Art. 2.

Le somme ricevute dalla Cassa depositi e prestiti e da questa destinate allo scopo di cui all'articolo precedente, verranno dalla Cassa depositi e prestiti medesima somministrate alle cooperative mutuatarie, dopo la concessione dei singoli mutui al saggio stabilito dall'art. 5 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, e dopo la costituzione, da parte degli Enti mutuatari, della relativa garanzia ipotecaria. La Cassa depositi e prestiti, ottenuto il nulla osta dal Ministero dell'economia nazionale, richiamerà i fondi dalla Cassa di risparmio delle Provincie lombarde ed effettuerà la emissione, in conto dei mutui stessi, dei relativi mandati da intestarsi alle cooperative mutuatarie.

Le somme anticipate dalla Cassa di risparmio verranno inscritte in apposito conto corrente e frutteranno l'interesse del 5 % al netto, come sopra detto, in ogni tempo e modo per la Cassa sovventrice, con decorrenza dal giorno dell'invio della somma alla Cassa depositi e prestiti.

Gli interessi dovuti sulle eseguite somministrazioni, saranno capitalizzati a norma dell'art. 33 della legge 20 agosto 1921, n. 1177, al saggio del 5 % e quindi portati in aumento al capitale versato sul conto corrente.

Art. 3.

A decorrere dal 1° gennaio 1927, la Cassa depositi e prestiti ammortizzerà in dieci annualità eguali comprensive di

capitale e interessi 5 %, le somme anticipate dalla Cassa di risparmio delle Provincie lombarde, aumentate degli interessi capitalizzati a sensi del precedente articolo 2.

Art. 4.

Il capitale del mutuo, da estinguersi dalle cooperative col concorso dello Stato, sarà determinato aggiungendo al totale delle somministrazioni fatte, oltre gli interessi capitalizzati, anche la somma derivante dalla differenza fra il saggio di interessi corrisposto alla Cassa di risparmio delle Provincie lombarde e quello percepito dalla Cassa depositi e prestiti.

Art. 5.

Gli interessi sulle operazioni di conto corrente e su quelle successive di ammortizzo, di cui agli articoli precedenti, sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile, in conformità a quanto disposto all'art. 35 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318; similmente ogni atto e quietanza relativi alle somme versate e restituite sono esenti dalle tasse di bollo e registro.

Art. 6.

Per la regolazione dei rapporti nascenti dal presente decreto fra la Cassa depositi e prestiti e la Cassa di risparmio delle Provincie lombarde, le disposizioni del decreto stesso sostituiscono in ogni effetto la formale convenzione e le eventuali particolarità che occorresse definire saranno stabilite fra i due istituti per semplice corrispondenza.

Art. 7.

Il presente decreto entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 9 *novembre* 1923, *n.* 2491, *che modifica la denominazione della provincia di Porto Maurizio in quella di « Provincia di Imperia »* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo del Re con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Veduto il R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2360, con il quale i comuni di Porto Maurizio, Oneglia, Piani, Caramagna Ligure, Castelvecchio di S. Maria Maggiore, Borgo Sant'Agata, Costa d'Oneglia, Poggi, Torrazza, Moltedo Superiore e Montegrazie sono stati riuniti in un unico Comune con la denominazione di Imperia;

Ritenuto che detto nuovo Comune costituirà il capoluogo della Provincia;

Veduta la legge comunale e provinciale testo unico 4 febbraio 1915, n. 148;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La denominazione della provincia di Porto Maurizio è modificata in quella di « Provincia di Imperia ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 9 novembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 novembre 1923, n. 280.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *dicembre* 1923, *n.* 2740, *contenente norme per la concessione di facilitazioni ferroviarie e doganali per fiere ed eposizioni nazionali e internazionali.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro Segretario di Stato per l'interno, *ad interim* per gli affari esteri, di concerto coi Ministri Segretari di Stato per le finanze, per i lavori pubblici e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo;

Nessuna fiera o esposizione, nazionale o internazionale, potrà ottenere facilitazioni ferroviarie e doganali, se essa non sia autorizzata con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto coi Ministri per le finanze, per i lavori pubblici e per l'economia nazionale;

L'autorizzazione può essere concessa dietro presentazione del programma e del piano finanziario della esposizione o della fiera, solo a quelle organizzate da appositi Enti legalmente costituiti.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CARNAZZA — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

(1) Pubblicato della *Gazzetta ufficiale* del 31 dicembre 1923, n. 306.

REGIO DECRETO 16 *dicembre* 1923, *n.* 2765, *contenente disposizioni per la vigilanza sugli impegni di spesa assunti dalle Amministrazioni dello Stato.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visti gli articoli 27 e 29 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, che reca nuove disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato;

Visto il decreto Luogotenenziale 28 novembre 1915, numero 1672, convertito nella legge 28 giugno 1917, n. 1065, concernente provvedimenti per evitare le eccedenze di impegni in confronto dei fondi autorizzati;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro Segretario di Stato per l'interno, *ad interim* per gli affari esteri, Commissario per l'aeronautica e del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le situazioni mensili degli impegni di spesa a carico dei capitoli degli stati di previsione delle singole Amministrazioni, da compilarsi ai sensi dell'art. 4 del decreto Luogotenenziale 28 novembre 1915, n. 1672, convertito nella legge 28 giugno 1917, n. 1065, sono dalle ragionerie centrali, inviate al Ministero delle finanze, non più tardi del giorno 5 del mese successivo a quello cui si riferiscono.

Il Ministro per le finanze comunica, ai rispettivi Ministri, le osservazioni cui danno luogo le risultanze che emergono da dette situazioni.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 3 gennaio 1923, n. 2.

Art. 2.

Le osservazioni di cui all'art. 1 vengono, dai singoli Ministri portate immediatamente a conoscenza dei capi di servizio per i chiarimenti e le giustificazioni del caso.

Ai capi di servizio il Ministro impartisce personalmente le disposizioni necessarie per assicurare le maggiori economie e per regolare l'andamento degli impegni di quelle spese che accennassero eventualmente a superare il limite dei fondi autorizzati.

Della comunicazione fatta e delle disposizioni come sopra impartite viene redatto apposito verbale, copia del quale è inviata al Ministro per le finanze, entro 5 giorni dalla data di ricevuta delle osservazioni predette.

Art. 3.

Il Ministro per le finanze, può, in relazione alle osservazioni occorse nell'esame della situazione mensile, fare eseguire accertamenti sugli impegni assunti e chiedere comunicazione dei contratti e degli altri atti in base ai quali gli impegni vennero prenotati.

Art. 4.

Sono abrogate le disposizioni contrarie al presente decreto, che andrà in vigore dal 1° gennaio 1924.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Regio decreto-legge 3 *gennaio* 1924, *n.* 1, *riguardante la interpretazione delle disposizioni del R. decreto* 28 *gennaio* 1923, *n.* 153, *concernente la revisione delle assunzioni e sistemazioni fatte nel personale di ruolo ed avventizio delle Amministrazioni dello Stato posteriormente al* 24 *maggio* 1915. (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro per l'interno *ad interim* per gli affari esteri, Commissario per l'Aeronautica, di concerto con gli altri Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni contenute nel R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, debbono interpretarsi nel senso che alle Amministrazioni dello Stato, compresa quella delle ferrovie, si intende conferita ogni facoltà discrezionale, circa la procedura da seguire per la revisione e la dispensa dal servizio del personale assunto o sistemato in ruolo, dopo il 24 maggio 1915.

Il concorso delle condizioni previste nel Regio decreto predetto, per la dispensa del personale di cui al precedente comma è operativo di diritto per il provvedimento di dispensa.

La comunicazione individuale dell'avvenuta dispensa tiene luogo, ad ogni effetto, della deliberazione di ciascun relativo provvedimento ed importa riconoscimento della inapplicabilità della facoltà discrezionale di cui all'art. 3, lettera *d*) del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 4 gennaio 1923, n. 3.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 gennaio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — OVIGLIO — DE' STEFANI — DIAZ — REVEL — FEDERZONI — CARNAZZA — CORBINO — GENTILE — DI CESARÒ.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

COMUNICATO

Agenti destituiti o licenziati perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
TUCCI Gino (108781)	Conduttore capo	Condannato ad anni due di reclusione per correità nel furto di vari oggetti contenuti in un baule, in stazione di Castellammare Adriatico il 4 gennaio 1920. (Sentenza 23 maggio 1923 della Corte d'Appello di Roma).
MARINI Natale (201421)	Manovale in prova	Condannato a mesi sette di reclusione per furto di merci, commesso in stazione di Certaldo nel gennaio 1923. (Sentenza 18 giugno 1923 della Corte d'Appello di Firenze).
ARTEMISIA Raimondo (91567)	Commesso	Condannato a dieci mesi di reclusione per furto di lattacini, recipienti di olio, calze ed altro, commesso in stazione di Messina C. il 28 aprile 1921. (Sentenza 19 ottobre 1921 della Corte d'Appello di Messina).
DONINI Pietro (179742)	Manovale	Condannato a sette mesi di reclusione per furto di quattro tavole, commesso in stazione di Legnano il 23 maggio 1919. (Sentenza 16 ottobre 1922 della Corte d'Appello di Milano).
BARISIO Carlo (231312) BESOZZI Francesco (170617)	Manovratore Id.	Condannati: il BARISIO a otto mesi ed il BESOZZI a quattro mesi di reclusione per furto in danno dell'Amministrazione, commesso a Lambrate nel dicembre 1920. (Sentenza 11 aprile 1921 del Tribunale di Milano).
SAULO Carlo (148525)	Conduttore capo	Condannato a quattro anni di reclusione per correità in furto continuato di merci varie, commesso nel 1920 su treni tra Verona e Bologna. (Sentenza 7 aprile 1923 della Corte d'Appello di Venezia).
CASSINERIO Emilio (213810)	Aiutante applicato in prova	Condannato a mesi quattro e giorni venticinque di reclusione e alla multa di lire 120 per complicità in truffa, commessa anteriormente al 16 giugno 1922 in danno dell'Amministrazione ferroviaria. (Sentenza 12 marzo 1923 del Tribunale di Genova).

Comunicazioni.

Con recente decreto del sottosegretario di Stato per il Ministero dei lavori pubblici, la ditta Di Ciccio Bonifacio fu Luigi, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Con decreto 29 dicembre 1923 del Prefetto della Provincia di Roma, la Società anonima cooperativa Emancipazione Borgo in Roma, è stata cancellata dal registro di cui l'art. 14, del R. decreto n. 278, del 12 febbraio 1911, cessando di usufruire dei benefici di legge per concorrere alle pubbliche gare.

Con decreto 29 dicembre 1923 del Prefetto della Provincia di Roma, la Società anonima cooperativa Grande Italia, fra muratori ed affini è stata cancellata dal registro di cui l'articolo 14, del R. decreto n. 278, del 12 febbraio 1911, cessando di usufruire dei benefici di legge per concorrere alle pubbliche gare.

Il Commissario Straordinario

TORRE.

Circolare N. 1v

Ricerca veicoli.

Occorre ricercare i veicoli elencati nell'allegato alla presente circolare.

Di fianco a ciascun numero di servizio dei veicoli medesimi è indicato l'ufficio che ne ha chiesta la ricerca, il motivo per cui rendesi necessaria la ricerca stessa e la località ove il veicolo rintracciato deve essere inviato o trattenuto.

I. — Le ricerche devono farsi per tre giorni consecutivi e precisamente il 29, 30 e 31 gennaio:

a) *dagli agenti del Servizio Movimento e Traffico;* nei recinti delle stazioni e loro adiacenze; nei parchi di deposito di veicoli vuoti o riparandi; negli stabilimenti raccordati, compresi i depositi locomotive, i depositi combustibili, le cave, ecc.;

b) *dagli agenti del Servizio Materiale e Trazione;* nelle squadre di rialzo, nelle officine del materiale mobile; nei parchi annessi alle officine medesime e nei parchi riparandi in consegna al Servizio Materiale e Trazione.

Le stazioni a contatto con ferrovie estere accerteranno inoltre se fra i veicoli di ritorno dall'estero dal 1° al 10 febbraio ve ne siano di quelli compresi nell'allegato alla presente circolare; quelle a contatto con le ferrovie secondarie italiane faranno analogo accertamento pei veicoli di ritorno sulla rete F. S. nei giorni dal 1° al 10 febbraio.

II. — Ad ogni veicolo rintracciato, le stazioni applicheranno, ad ambo i lati, l'etichetta V-57 od altro corrisponrente cartellino, scrivendovi sopra, a caratteri ben chiari e marcati, il motivo pel quale il veicolo è stato etichettato.

III. — I veicoli *vuoti* vengono trattenuti nella località ove furono rintracciati oppure inviati in squadra, in officina,

---

Parte III — N. 2 - 10 gennaio 1924.

od in altra località designata, a seconda delle indicazioni che, a fianco di ciascun veicolo, risultano nell'allegato della presente.

IV. — I veicoli *carichi*, appena rintracciati, vengono etichettati ed inoltrati alla stazione destinataria del trasporto.

La stazione che etichetta il veicolo ha però l'obbligo di segnalare telegraficamente alla stazione destinataria gli estremi del veicolo stesso e quelli d'inoltro. Quest'ultima, alla sua volta, si regola, dopo reso libero il veicolo, come al punto III.

Qualora si tratti di veicoli che non possono viaggiare, la stazione ne dà annunzio telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico, la quale provvederà alle pratiche relative.

V. — La stazione, la squadra e l'officina che etichetta un veicolo deve darne notizia telegrafica all'*Ufficio per conto del quale è stata fatta la ricerca ed alla Sezione Movimento e Traffico,* facendo riferimento alla presente circolare ed indicando se il veicolo sia stato trattenuto oppure gli estremi d'invio altrove.

Le Sezioni Movimento e Traffico a loro volta rimetteranno, non oltre il 15 febbraio, a questa Sede ed al Servizio Materiale e Trazione un elenco per numero di servizio di tutti i veicoli rintracciati nelle stazioni, nelle Squadre di rialzo e nelle officine della propria circoscrizione.

Le officine e le Squadre di rialzo nelle quali viene rintracciato od inoltrato il veicolo per la verifica del rodiggio devono rimettere senz'altro il prospetto relativo alle sale montate, boccole e scartamento dei parasale direttamente al Servizio Materiale e Trazione come da lettera Circolare T.V. 612/85 o 1/612/14/2 *dell'*8 *marzo* 1923.

Qualora le dimensioni dei fuselli delle sale montate risultassero in relazione alla portata massima più la tara del carro (come dalla tabella annessa alla lettera Circolare V. 2/27839/21292 *del* 16 *luglio* 1923) *restituiranno il veicolo alla circolazione, sempre rimettendo al servizio il citato prospetto.*

Richiamo sulla presente circolare tutta l'attenzione dei Capi stazione e dei dirigenti le Officine e le Squadre di rialzo, onde spieghino la massima diligenza nell'organizzare e sorvegliare il lavoro di ricerche, essendo, nell'interesse dell'esercizio, necessario che le ricerche medesime diano esito positivo in modo che tutti i veicoli elencati nell'allegato vengano rintracciati.

Distribuito agli agenti delle classi 5. 7, 9, 11, 32, 40, 41. 42, 44 *e* 45.

Il Commissario Straordinario

TORRE.

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento

CAR

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
F. S.	18 764	Prossima Officina
»	18 804	Id.
»	27 134	Id.
»	28 836	Id.
»	41 460	Id.
»	41 650	Id.
»	41 695	Id.

CAR

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
F. S.	120 576	Prossima Officina
»	123 284	Id.
»	125 840	Id.
»	140 249	Id.
»	140 291	Id.
»	155 048	Id.
»	160 582	Id.
»	161 245	Prossima Officina o Sq. rialzo
»	162 096	Id.
»	168 487	Bolzano
»	177 894	Prossima Officina
»	221 566	Id.
»	250 985	Officine Roma-Trastevere
»	251 451	Prossima Officina
»	350 689	Prossima Officina o Sq. rialzo
»	425 195	Id.
»	425 352	Prossima Officina
»	428 580	Id.
»	456 938	Roma S. Lorenzo

Allegato alla Circolare N. 1v–1924.

UFFICIO che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca

ROZZE.

Servizio Materiale e Trazione	Esperimento Coloritura
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

RI.

Servizio Materiale Trazione	Verifica Imperiale
Id.	Verifica Coloritura
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Verifica Imperiale
Id.	Verifica Rodiggio
Id.	Id.
Uff. Circ. Veicoli. Roma	Consegna Ferr. Transatesina
Servizio Materiale Trazione	Verifica Imperiale
Id.	Verifica Coloritura
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Verifica Rodiggio
Id.	Id.
Id.	Verifica Coloritura
Id.	Id.
Sez. Mov. Traffico Roma	Verifica Tara

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
F. S.	460 306	Prossima Officina
»	467 364	Id.
»	468 141	Id.
F. S. (B)	502 101	Udine
»	502 104	Id.
»	503 221	Id.
»	504 166	Id.
F. S.	652 404	Prossima Sq. rialzo
»	7 100 049	Prossima Off. o Sq. rialzo
»	7 100 676	Id.
»	7 100 688	Id.
»	7 101 520	Id.
»	7 101 550	Id.
»	7 101 551	Id.
»	7 101 811	Id.
»	7 101 824	Id.
»	7 102 356	Id.
»	7 102 448	Id.
»	7 102 451	Id.
»	7 102 626	Id.
»	7 102 627	Id.
»	7 103 071	Id.
»	7 103 141	Id.
»	7 103 224	Id.
»	7 103 354	Id.
»	7 103 435	Id.
»	7 103 643	Id.
»	7 103 779	Id.
»	7 103 815	Id.
»	7 104 280	Id.

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
F. S.	7 104 623	Prossima Officina o Sq. rialzo
»	7 104 757	Id.
»	7 104 887	Id.
»	7 104 890	Id.
»	7 104 899	Id.
»	7 105 402	Id.
»	7 105 452	Id.
»	7 105 509	Id.
»	7 105 695	Id.
»	7 105 698	Id.
»	7 105 717	Id.
»	7 105 720	Id.
»	7 105 825	Id.
»	7 105 839	Id.
»	7 105 841	Id.
»	7 105 844	Id.
»	7 105 847	Id.
»	7 105 853	Id.
»	7 105 974	Id.
»	7 106 005	Id.
»	7 106 042	Id.
»	7 106 043	Id.
»	7 106 044	Id.
»	7 106 048	Id.
»	7 106 073	Id.
»	7 106 305	Id.
»	7 106 739	Id.
»	7 106 776	Id.
»	7 107 342	Id.
»	7 107 369	Id.
»	7 107 378	Id.
»	7 107 505	Id.
»	7 107 727	Id.

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
F. S.	7 107 735	Prossima Officina o Sq. rialzo
»	7 107 736	Id.
»	7 107 737	Id.
»	7 107 900	Id.
»	7 200 187	Id.
»	7 200 237	Id.
»	7 200 255	Id.
»	7 200 745	Id.
»	7 200 883	Id.
»	7 201 107	Id.
»	7 201 188	Id.
»	7 202 404	Id.
»	7 202 844	Id.
»	7 202 918	Id.
»	7 203 004	Id.
»	7 203 013	Id.
»	7 203 014	Id.
»	7 203 020	Id.
»	7 203 022	Id.
»	7 203 023	Id.
»	7 203 027	Id.
»	7 203 066	Id.
»	7 203 537	Id.
»	7 203 557	Id.
»	7 203 709	Id.
»	7 203 715	Id.
»	7 203 750	Id.
»	7 203 757	Id.
»	7 203 761	Id.
»	7 203 762	Id.
»	7 203 769	Id.
»	7 203 774	Id.

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
F. S.	7 203 799	Prossima Officina o Sq. rialzo
»	7 203 900	Id.
»	7 203 902	Id.
»	7 300 316	Id.
»	7 400 040	Id.
»	7 400 276	Id.
»	7 400 277	Id.
»	7 400 473	Id.
»	7 400 526	Id.
»	7 400 605	Id.
»	7 400 626	Id.
»	7 400 643	Id.
»	7 400 647	Id.
»	7 400 690	Id.
»	7 400 885	Id.
»	7 400 898	Id.
»	7 401 097	Id.
»	7 401 098	Id.
»	7 401 250	Id.
»	7 401 252	Id.
»	7 401 262	Id.
»	7 401 404	Id.
»	7 401 524	Id.
»	7 401 642	Id.
»	7 401 649	Id.
»	7 401 676	Id.
»	7 401 803	Id.
»	7 401 789	Id.
»	7 404 312	Id.
»	7 502 613	Udine
»	7 502 631	Id.
»	7 600 501	Id.
»	7 601 300	Prossima Officina o Sq. rialzo

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento

VEICOLI DI PRO

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
F. S.	924 054	Stazione in cui si trova
»	924 092	Id.
»	924 093	Id.
»	927 626	Prossima Officina o Sq. rialzo
»	942 802	Stazione in cui si trova
»	953 528	Id.
»	953 530	Id.
»	958 600	Id.
»	958 601	Id.
»	958 602	Id.
»	958 603	Id.
»	973 531	Id.
»	973 533	Id.
»	973 534	Id.
»	973 535	Id.
»	973 537	Id.

VEICOLI DI ALTRE

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
S. F. S.	7	Benevento
Chem-Orient	1 669	Prossima Off. o Sq. Rialzo
Königsberg	7 795	Stazione in cui si trova
A. V. Ungaria	8 622	Prossima Off. o Sq. Rialzo
Breslau	11 886	Stazione in cui si trova
Essen	13 038	Id.
Hannover	18 351	Id.
Breslau	27 402	Id.
M. A. V.	35 261	Id.

UFFICIO che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca

PRIETÀ PRIVATA.

Servizio Materiale e Trazione	Rettifica scritta
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Verifica tara
Id.	Rettifica scritta
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Sostituzione delle botti
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Applicazione del freno a mano
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

AMMINISTRAZIONI.

Uff. Circ. Veicoli Roma	Restituz. ferrovia proprietaria
Id.	Rimarcatura F. S.
Id.	Restituz. ferrovia proprietaria
Id.	Rimarcatura F. S.
Id.	Restituz. ferrovia proprietaria
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento
Hannover	39 217	Stazione in cui si trova
Breslau	39 266	Id.
Essen	47 132	Id.
»	53 243	Id.
Cöln	55 099	Id.
Magdeburg	61 099	Id.
Hannover	63 904	Id.
Essen	83 573	Id.
M. A. V.	90 907	Id.
Essen	107 677	Id.
Brussel	161 230	Torino Smistamento
P. K. P.	174 927	Padova C. M.
M. A. V.	190 921	Stazione in cui si trova
Essen	232 934	Id.
»	266 067	Id.
»	270 389	Id.
M. A. V.	290 837	Id.
»	290 889	Id.

UFFICIO che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
Ufficio Circ. Veicoli Roma	Restituz. ferrovia proprietaria
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

SENTENZA

Trasporto di cose - Prescrizione maturata dopo la sentenza di appello - Periodo di guerra - Responsabilità per l'uso di vagoni.

La prescrizione sopravvenuta dopo la sentenza di appello (tra la pubblicazione e la notifica di essa) non può essere eccepita nel giudizio di Cassazione.

Con le norme emanate per il periodo di guerra in materia di trasporti ferroviari, fu data alla Ferrovia, in deroga alle Tariffe, una larga facoltà discrezionale nei riguardi della accettazione ed esecuzione di trasporti e dell'uso dei carri scoperti. Onde niuna responsabilità grava sulla Ferrovia in dipendenza dell'uso di un vagone dall'imperiale difettoso che lasci passare l'acqua piovana.

CASSAZIONE NAPOLI, 30 ottobre 1922. — *Pres. est.* Santoro. Ferrovie contro Società molini, pastifici e lanificio di Isola del Liri.

Omissis.

In luglio 1915 la Società « Mulini pastifici e lanificio di Isola del Liri promosse giudizio in confronto della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per ottenere il pagamento di lire millequaranta a titolo d'indennizzo per l'avaria di un carro di farina bagnato per pioggia che si era infiltrato nel carro dalla copertura e dalle porte.

La Ferrovia obbiettò da una parte constatare che la ditta mittente aveva richiesto il carro aperto e il copertone ed aveva richiesto il carro aperto e il copertone ed aveva curato il caricamento, dall'altra parte non poteva non aversi riguardo alle disposizioni varie del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, nella quale » a deroga di qualsiasi precedente legge, regolamento, istruzione, e consuetudine » l'amministrazione, oltre al potere sospendere o limitare ogni trasporto di

cose, era autorizzata ad accettare il trasporto a tutto rischio e pericolo del mittente.

Il Pretore, rigettate le eccezioni e difese, emise condanna giusta domanda.

La ferrovia propose appello, illustrando largamente le proposte ragioni.

Con sentenza pubblicata il 7 maggio 1918 il Tribunale di Cassino confermò la decisione impugnata addì 26 aprile 1920 la Società « Molini » notificò la sentenza di appello alla Ferrovia, la quale il 19 giugno 1920 proposte ricorso per Cassazione, rilevando in tre motivi, che l'azione d'indennizzo era prescritta, perchè fra la data di pubblicazione della sentenza e la data di sua notificazione erano decorsi assai più che i sei mesi sufficienti, che la sentenza di appello era nulla, perchè non aveva tenuto alcun conto di un'altra parte in causa, e cioè della ditta mittente, la quale era stata contenuta dalla ditta attrice, e contro la quale lo appello era anche stato proposto, che la sentenza di appello aveva falsamente applicati o violati gli art. 400 del Codice di commercio, e 129 e 145 tariffe, 1° R. decreto 15 aprile 1915 ed altre disposizioni.

Il ricorso per Cassazione fu intimato in tre distinte copie alla « Società Molini Pastificio e Lanificio di Isola del Liri » nelle persone dei suoi componenti, Gioacchino Mastrojanni, Enrico Notarantonio e Giovanni Casinelli.

La Corte di Cassazione osserva la eccepita inammessibilità del ricorso non essere fondata, perchè da una parte il nuovo socio, Roberto Casinelli, succeduto al socio deceduto Giovanni Casinelli proponendo le proprie difese, ha dimostrato avere avuta la più sufficiente notizia del ricorso, la quale cosa rende evidente, che la invocata osservanza rigorosa delle norme procedurali circa le notificazioni è una vera sottigliezza, d'altra parte non risulta in alcun modo, che della cessazione del socio Giovanni Casinelli e dell'essere succeduto al nuovo socio siasi o in forma generica (mercè pubblicazione nella Cancelleria) o in forma specifica (mercè alcuna notizia).

Nei riguardi del merito del ricorso la Corte di Cassazione osserva che il primo motivo non è da prendere in considerazione, che il secondo motivo è infondato, che il terzo motivo è giusto e deve accogliersi, cassandosi la sentenza denunziata solamente in relazione a tale censura.

Non occorre occuparsi del primo motivo perchè attiene a situazione giuridica, che si è verificata dopo la sentenza denunciata, e cioè, attiene alla prescrizione dell'azione, che può essersi verificata nel periodo di tempo intereeduto fra

la pubblicazione della sentenza di appello e la notificazione di essa.

In Corte di Cassazione si denunziano i vizii della sentenza di appello. La prescrizione sopravvenuta dopo la sentenza di appello non ha potuto formare oggetto di questa pronunzia, e potrà dedursi nel nuovo giudizio di merito.

Non è fondato il secondo motivo del ricorso, perchè la omissione del nome dell'altra parte in causa, e cioè della ditta specificatrice della merce costituiva un vero errore materiale da emendarsi nelle forme proprie, e perchè la denunziata sentenza, avendo confermata pienamente la sentenza del pretore (che aveva messo fuori causa la ditta mittente) non aveva necessità di emettere statuizioni specifiche rispetto a questa parte, la quale del resto era stata chiamata in causa dalla ditta destinataria della merce.

E' fondato il terzo motivo del ricorso, perchè nelle perseveranti dispute occasionate da un fatto vedere circa l'articolo primo del Regio decreto 15 aprile 1915, n. 672 una giurisprudenza uniforme e perseverante delle Corti di Cassazione ha formati i principii ai quali quella disposizione legale l'inspirò, per derogare in modo assoluto, temporaneamente, da ogni altra norma circa le perdite ed avarie di merci trasportate per ferrovia in un periodo di tempo, nel quale le supreme necessità della patria diminuivano enormemente varie possibilità del servizio ferroviario in vantaggio dei privati. Dal potere rifiutare ogni spedizione al potere accettarne alcune o molte « a tutto rischio del mittente » una grande somma di facoltà discrezionale, sottratte ad ogni sindacato, fu concesso all'amministrazione ferroviaria in dipendenza di molteplici necessità, che diminuivano la disponibilità di carri chiusi e aperti, di personale, che potesse curare e vigilare il buon caricamento, la scelta dei carri, dei copertoni, ecc., ecc.

Le molte ragioni accumulate nella denunciata sentenza non valgono a sottrarla alla censura di omessa motivazione perchè più che deformare la cennata disposizione di legge non ne ha tenuto alcun conto.

Anno XVII - N. 4

24 Gennaio 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

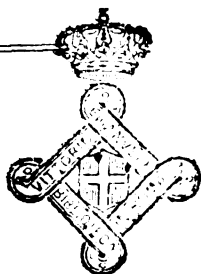
INDICE

PARTE PRIMA — **Leggi e decreti:**

PARTE SECONDA — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

(5644) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO 30 *dicembre* 1923, *n.* 2828, *contenente disposizioni concernenti gli uffici ed il personale della Regia avvocatura erariale e la difesa legale delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per le finanze, di concerto col Ministro Guardasigilli e con quello per i lavori pubblici;
Sentito il Commissario per le ferrovie dello Stato;
Abbiamo decretato e decretiamo:

CAPO I.

Disposizioni concernenti gli uffici e il personale della Regia avvocatura erariale.

Art. 1.

Al secondo capoverso dell'art. 3 del testo unico delle leggi sulla Regia avvocatura erariale approvato con R. decreto 24 novembre 1913, n. 1303, è sostituito il seguente:

« Gli uffici distrettuali della Regia avvocatura erariale sono in numero di 15 con sede ad Ancona, Aquila, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Catanzaro, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Trieste, Venezia.

« Le attribuzioni della soppressa avvocatura distrettuale di Roma sono demandate all'Avvocatura generale entro i limiti della circoscrizione della Corte di appello di Roma.

« La circoscrizione degli uffici distrettuali della Regia avvocatura erariale coincide con quella delle rispettive Corti d'appello ».

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 7 gennaio 1923, n. 5.

Art. 2.

Agli effetti dell'art. 8 (lettera *a*) del testo unico delle leggi sulla Regia avvocatura erariale, per i dalmati i quali abbiano optato per la cittadinanza italiana in virtù del trattato di Rapallo, la professione di avvocato presso i Collegi giudiziari del cessato Impero austro-ungarico, si considera come esercitata nel Regno.

Art. 3.

Il primo comma dell'art. 9 del testo unico delle leggi sulla Regia avvocatura erariale approvato con R. decreto 24 novembre 1913, n. 1303, è modificato come segue:

« I funzionari della Regia avvocatura non possono occupare altri pubblici impieghi, nè esercitare la mercatura o altra professione qualunque, nè possono assumere incarichi retribuiti di qualsiasi genere senza l'autorizzazione dell'avvocato generale ».

Art. 4.

All'art. 12 del testo unico delle leggi sulla Regia avvocatura erariale, approvato con R. decreto 24 novembre 1913, n. 1303, è sostituito il seguente:

« E' istituita una Commissione permanente per il personale della Regia avvocatura erariale, composta dall' avvocato generale erariale che la presiede, del vice-avvocato generale erariale e dei tre sostituti avvocati generali erariali più anziani.

« Quando si debba procedere alle nomine in conformità dell'art. 8, fa parte della Commissione un magistrato, di grado non inferiore a quello di consigliere di Cassazione, designato dal Ministro per la giustizia e gli affari di culto.

« In caso di assenza o impedimento dell'avvocato generale la Commissione è presieduta dal vice-avvocato generale erariale. Per la validità delle deliberazioni della Commissione, occorre l'intervento di almeno tre membri.

« Le funzioni di detta Commissione in ordine alle nomine, promozioni e provvedimenti disciplinari, sono determinate dal regolamento ».

Art. 5.

L'Avvocatura erariale assume la rappresentanza e la difesa degli impiegati e agenti delle Amministrazioni nei giu-

dizi civili e penali che li interessino per fatti e cause di servizio, qualora le Amministrazioni stesse ne facciano richiesta, e l'avvocato generale ne riconosca l'opportunità.

Art. 6.

Il segretario generale è nominato fra i vice-avvocati erariali o altrimenti, con promozione a scelta, fra i sostituti avvocati erariali previa deliberazione della Commissione permanente del personale.

Art. 7.

Le promozioni al grado di sostituto avvocato generale erariale e di avvocato erariale distrettuale sono fatte esclusivamente a scelta fra i funzionari del grado inferiore.

Le promozioni al grado di vice-avvocato erariale sono fatte fra i sostituti avvocati erariali per i primi tre quinti a scelta e per gli altri due quinti secondo il turno di anzianità, previo giudizio di promovibilità per merito.

Le promozioni al grado di sostituto avvocato erariale di prima classe sono fatte fra i sostituti avvocati erariali di seconda classe, per i primi due quinti a scelta, e per gli altri tre quinti secondo il turno di anzianità, previo giudizio di promovibilità per merito.

Art. 8.

Nel fare le designazioni dei vice-avvocati erariali promovibili al grado di sostituto avvocato generale e di avvocato erariale distrettuale, la Commissione permanente del personale designerà per la dispensa e il collocamento a riposo i vice-avvocati erariali, i quali per difetto di operosità o di capacità non conservino l'idoneità ad adempiere alle funzioni del proprio grado.

Con deliberazione del Consiglio dei Ministri, e su proposta motivata dall'avvocato generale saranno dispensati dal servizio e collocati a riposo i funzionari di grado superiore a quello di vice-avvocato erariale che per difetto di operosità o di capacità non corrispondano più alle esigenze di servizio.

Art. 9.

I sostituti avvocati erariali, i quali, dalla Commissione permanente in tre o più scrutini consecutivi, di cui l'ultimo sia distante dal primo almeno 3 anni, siano pretermessi nella promozione per merito a vice-avvocato erariale, saranno an-

nualmente sottoposti a giudizio della detta Commissione, la quale, dichiarerà se per operosità o capacità conservino l'idoneità per adempiere alle funzioni del proprio grado. In caso di giudizio sfavorevole, saranno dispensati dal servizio e collocati a riposo.

Saranno dispensati dal servizio e collocati a riposo i sostituti avvocati erariali i quali per tre volte consecutive siano stati pretermessi nella concessione dell'aumento periodico di stipendio.

Art. 10.

Con decorrenza dal 1° dicembre 1923 ai procuratori e sostituti procuratori erariali rimasti fuori ruolo in applicazione dell'art. 3 del decreto legge Luogotenenziale 21 aprile 1919, n. 560, compete il trattamento economico dei sostituti avvocati erariali di seconda classe, attribuendosi ai soli procuratori erariali l'aumento dello stipendio e del supplemento di attività corrispondente ad una anzianità, nel grado, di 8 anni.

I detti procuratori e sostituti procuratori erariali, entro 3 anni dalla pubblicazione del presente decreto, potranno domandare il passaggio nella categoria degli avvocati, e, se ottengano il parere favorevole della Commissione permanente, saranno nominati sostituti avvocati erariali nella classe alla quale saranno dalla Commissione stessa assegnati.

I procuratori e sostituti procuratori erariali che non abbiano ottenuto il parere favorevole per la nomina a sostituto avvocato, o che nel prescritto termine non abbiano presentato domanda per la detta nomina, saranno collocati a riposo, dopo che abbiano raggiunto i 20 anni di servizio.

L'art. 4 del decreto Luogotenenziale 21 aprile 1919, numero 560, è abrogato.

Art. 11.

Le funzioni di procura sono esercitate dai procuratori rimasti fuori ruolo e da quei sostituti avvocati erariali, che al principio di ogni anno sono designati dall'avvocato generale erariale, su proposta degli avvocati distrettuali.

Art. 12.

Gli aggiunti di procura sono nominati tra i procuratori legali che siano iscritti nell'albo riconosciuti idonei dalla Commissione permanente per il personale della Regia avvocatura.

Dopo un anno di esercizio delle loro funzioni gli aggiunti di procura sono scrutinati dalla Commissione permanente all'effetto di stabilire se debbano rimanere in servizio od essere licenziati, con preavviso di 3 mesi e senza diritto ad alcun indennizzo.

La promozione ad aggiunto di procura di prima classe è conferita, previo giudizio di promovibilità per merito della Commissione permanente non prima di 2 anni dalla nomina ad aggiunto di procura.

Gli aggiunti di procura muniti di laurea in giurisprudenza, che abbiano esercitato le loro funzioni presso la Regia avvocatura erariale per almeno 4 anni, possono essere ammessi al concorso per esame, ai posti di sostituto avvocato erariale, qualora abbiano gli altri requisiti previsti dal vigente ordinamento della Regia avvocatura.

Art. 13.

Il limite di età per il collocamento a riposo del personale degli avvocati erariali di grado superiore a quello di sostituto avvocato è fissato al compimento degli anni 70. Per i sostituti avvocati il detto limite è fissato al compimento degli anni 65.

Art. 14.

All'avvocato generale erariale e al vice-avvocato generale collocati a riposo spetterà il trattamento di cui all'art. 206 del R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395.

Capo II.

Disposizioni concernenti la difesa legale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 15.

Sono affidate alla Regia avvocatura erariale le consultazioni legali, la rappresentanza e la difesa di tutte le vertenze che interessano l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato tranne quelle derivanti dal trasporto, le quali sono attribuite ad un ufficio legale costituito presso la stessa Amministrazione ferroviaria.

Nelle cause promosse dinanzi ai conciliatori e ai pretori la rappresentanza dell'Amministrazione delle ferrovie può

essere affidata agli agenti nel nome o in confronto dei quali fu proposta l'azione o ad agenti amministrativi muniti di delega.

Art. 16.

E' data facoltà all'Amministrazione ferroviaria di chiedere pareri legali all'Avvocatura erariale e di associarla alla difesa delle cause derivanti dal trasporto.

Il Ministro per le finanze può nelle dette cause sempre associare la Regia avvocatura erariale nella difesa delle Ferrovie dello Stato quando la controversia abbia un rilevante interesse per l'Erario o coinvolga la risoluzione di questioni di massima che attengano alla prevalente attività giuridica e politica delle altre Amministrazioni dello Stato.

Art. 17.

Sul reclamo preventivo dell'interessato a norma dell'articolo 64 delle tariffe e condizioni per i trasporti l'Amministrazione comunica, nel termine di giorni 120 dalla presentazione, la propria risposta mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno.

Contro le Ferrovie dello Stato non può essere promossa azione giudiziaria relativamente al trosporto di cose se non sia pervenuta la risposta dell'Amministrazione sul reclamo, ovvero non sia trascorso inutilmente il termine di giorni 120 previsto dal comma precedente.

Art. 18.

Con R. decreto da emanarsi su proposta del Ministro per le finanze, sarà provveduto all'aumento del personale della Regia avvocatura erariale in relazione all'assunzione della consulenza e difesa delle ferrovie dello Stato e ad ogni altra disposizione di complemento, di coordinazione e di attuazione anche per quanto concerne l'ammissione nella Regia avvocatura erariale del personale appartenente al ridotto ufficio legale delle ferrovie.

Capo III.

Disposizioni concernenti il Foro erariale.

Art. 19.

La competenza per territorio nelle cause nelle quali è parte una delle Amministrazioni dello Stato, anche nel caso di

Fac-simile delle marche a valore

per l'assicurazione dei bagagli *in deposito:*

per la somma di L. 500 colore **azzurro**

per la somma di L. 1000 colore **viola**

per la somma di L. 2000 colore **giallo**

per la somma di L. 3000 colore **verde**

per la somma di L. 5000 colore **grigio**

per la somma di L. 10000 colore **marrone**

Fac-simile della polizza d'assicurazione dei bagagli

Compagnia Europea d'Assicurazione Merci e Bagagli
(Società Anonima)
ROMA
Via Alibert, 1 (Piazza di Spagna)

Polizza

N. ....

Serie I. C. Gr.

Somma assicurata: L. [ ]

Premio: L. [ ]

Validità: giorni 60

La polizza è stata emessa a:

(Luogo) ....

(Data) ....

Nome dell'assicurato:

....

Roma 1923 - Stab. Poligrafico Amm. Stato

COMPAGNIA EUROPEA D'ASSICURAZIONE MERCI E BAGAGLI (SOCIETÀ ANONIMA)
CAPITALE L. 5.000.000 — VERSATO L. 500.000
Via Alibert, 1 (Piazza di Spagna) — **ROMA** — **Via Alibert, 1** (Piazza di Spagna)

ASSICURAZIONE DEI BAGAGLI

contro tutti i rischi

Polizza N. *Modello* Serie I. C. Gr.

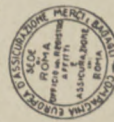
Somma assicurata L. [ ]	Per **valore d'assicurazione** s'intende la somma necessaria per provvedersi di oggetti corrispondenti a quelli perduti, tenendo equo conto del deprezzamento conseguente dall'uso di essi.
Premio L. [ ] (tasse governative comprese)	Il premio deve essere pagato in contanti all'atto dell'emissione della polizza. La polizza entra in vigore soltanto col pagamento del premio.

La **Compagnia Europea d'Assicurazione Merci e Bagagli (Società Anonima)** assicura a chi acquista la presente polizza, alle sotto e retro indicate condizioni, i **BAGAGLI** compresi i bagagli a mano per **viaggi** e trasporti con qualsiasi mezzo, **terrestri, lacuali, fluviali marittimi fra porti europei** ed **aerei**, nonchè per **soggiorni** e giacenze dei bagagli,

in tutta Europa

contro la perdita totale o parziale, o l'avaria,

QUALUNQUE SIA LA CAUSA DEL DANNO

e compresi i casi di **forza maggiore.**

L'assicurazione copre tutti gli oggetti che l'assicurato porta seco in viaggio od in luoghi di soggiorno diversi dal suo domicilio stabile, per uso personale suo, o dei membri della sua famiglia, o della servitù, o di altre persone alla sua dipendenza.

Sono anche assicurati i viveri (provviste di viaggio) ed altri generi di consumo, come sigari, sigarette, ecc., destinati all'uso dell'assicurato o delle persone che lo accompagnano durante i viaggi ed i soggiorni relativi.

I gioielli, le perle fine, le pietre preziose, gli orologi, gli oggetti d'oro, di platino e d'argento, le pellicce ed altri oggetti di valore sono coperti dalla presente polizza fino al 25 per cento della somma assicurata, ma non oltre il massimo di lire 5000, neppure nel caso di acquisto di più polizze.

L'assicurazione non copre soltanto i bagagli che viaggiano insieme con l'assicurato, ma anche quelli che lo precedono o lo seguono a grande o piccola velocità, od a mezzo posta contro ricevuta.

Durante i viaggi ed i soggiorni relativi, gli indumenti che l'assicurato indossa e gli oggetti che porta nelle tasche sono assicurati contro tutti i danni prodotti da incendio, aggressione, accidente al mezzo di trasporto, o forza maggiore, escluse le avarie prodotte da intemperie.

LA DURATA DELL'ASSICURAZIONE È DI 60 GIORNI

dalla data d'emissione della polizza alle ore 24 del 60º giorno successivo.

Durante tale periodo, l'assicurato può partire, rientrare al suo domicilio e ripartirne quante volte gli piaccia, nonchè cambiare a volontà i suoi bagagli.

L'assicurazione incomincia ogni volta dal momento in cui i bagagli abbandonano il domicilio stabile dell'assicurato e finisce appena vi rientrano.

L'assicurato deve dare il suo nome a chi gli consegna la polizza.

La polizza non è cedibile.

La polizza è stata emessa a: Luogo: .... Data: ....

Compagnia Europea d'Assicurazione Merci e Bagagli
(Società Anonima)

Fac-simile del verso della polizza d'assicurazione dei bagagli

La presente matrice va unita al rendiconto delle polizze vendute.

CONDIZIONI GENERALI D'ASSICURAZIONE.

I. — Esclusione dall'assicurazione. — Il numerario, i biglietti di banca, i biglietti di viaggio, le raccolte di francobolli, i documenti o titoli di qualsiasi natura e le pellicole cinematografiche sono esclusi dall'assicurazione. Lo stesso dicasi per le merci ed i campioni.

La Compagnia non copre i danni causati, direttamente od indirettamente, da avvenimenti di guerra, sommosse civili e militari, saccheggi, scioperi e pericoli di mine, nonchè quelli che conseguano da disposizioni emanate dall'Autorità.

Non assume inoltre la responsabilità dei danni provocati intenzionalmente dall'assicurato o determinati da grave negligenza di esso.

L'assicurazione non si estende ai danni dovuti a rottura non provocata da accidente toccato al mezzo di trasporto, da casi di forza maggiore, furto, furto con scasso, aggressione, incendio od estinzione d'incendio.

Sono esclusi inoltre dall'assicurazione tutti i danni la cui causa non risiede in un pericolo inerente ai viaggi, trasporti o soggiorni fuori del domicilio stabile dell'assicurato, i danni che esso avrebbe potuto evitare attenendosi alle precauzioni normali nella confezione dei bagagli ed infine quelli causati dall'acqua di mare agli indumenti indossati.

Del pari l'assicurazione non si estende ai danni risultanti da dimenticanza, smarrimento o perdita, imputabili all'assicurato, da borseggio e neppure dalla caduta di pietre preziose dall'incastonatura, nè copre i furti e le avarie di cui sia responsabile il personale dell'assicurato.

Non sono assicurati infine contro il furto, lo smarrimento o la sostituzione, gli indumenti (cappelli, bastoni, ombrelli, ecc.) che nei ristoranti, caffè, teatri ed altri locali pubblici, l'assicurato abbia omesso di depositare in guardaroba e neppure gli effetti messi, per la loro pulitura, fuori della porta della propria camera d'albergo.

Se gli oggetti assicurati con questa polizza sono anche assicurati altrove contro determinati pericoli (per es. incendio), l'assicurazione contratta con la presente polizza, sempre che copra gli stessi pericoli, vale solo in seconda linea.

II. — Somma assicurata. — Debbono essere assicurati tutti gli oggetti portati in viaggio e non soltanto una parte di essi.

L'assicurazione può essere fatta con una o più polizze.

La somma assicurata non può eccedere il valore d'assicurazione (vedi definizione a tergo) degli oggetti assicurati. Qualora ciò si verifichi (superassicurazione), l'assicurazione vale soltanto fino a concorrenza del valore d'assicurazione. Qualora la somma assicurata sia inferiore al valore d'assicurazione (subassicurazione), l'indennità da corrispondere in caso di danno verrà ridotta in proporzione al rapporto esistente fra la somma assicurata ed il valore d'assicurazione.

III. Obblighi dell'assicurato. — L'assicurato è tenuto a trattare i suoi bagagli con cura e con le precauzioni normali e ad assistere personalmente, per quanto è possibile, alla visita doganale dei bagagli che viaggiano con esso.

I gioielli, gli oggetti di valore e le pellicce che non si portano o non si adoperano devono essere tenuti sotto chiave e si devono chiudere, quando si esce, le proprie camere d'albergo, consegnandone le chiavi al portiere, oppure portandole con sè.

L'assicurato, appena sia venuto a conoscenza di un danno patito dai propri bagagli (al più tardi entro 72 ore), deve informarne per iscritto la Compagnia a Roma, oppure quella fra le Compagnie consorelle dello stesso nome (1), che si trovi più vicina al suo luogo attuale di residenza, precisando la natura, l'importanza del danno verificatosi, le circostanze nelle quali esso si è prodotto ed attenendosi alle prescrizioni emanate in materia dalla Compagnia. Tale notifica deve contenere il numero e la serie della polizza, nonchè la data ed il luogo d'emissione di essa.

Qualora la responsabilità del danno ricada su un'impresa di trasporti (ferrovia, compagnia di navigazione, ecc.), un albergatore o qualsiasi altra terza persona, l'assicurato deve provvedere a che le cause, l'importanza del danno e le circostanze nelle quali esso si è prodotto vengano determinate e provate da documenti giustificativi. Se del danno sia responsabile un'impresa di trasporti, le pratiche di cui sopra verranno svolte in armonia col regolamenti dell'impresa stessa; negli altri casi si dovrà ricorrere alla competente autorità locale, invocando, se necessario, l'intervento di periti.

Qualora, all'atto dello svincolo dei bagagli, non sia avvenuta da parte dell'amministrazione ferroviaria o postale o della compagnia di navigazione, ecc. la constatazione del danno, perchè la perdita parziale o l'avaria non erano accertabili dall'esterno, la constatazione ulteriore dovrà aver luogo entro il termine previsto dai regolamenti vigenti presso l'impresa interessata.

In caso di smarrimento, sostituzione, furto, furto con scasso od aggressione, l'assicurato deve sporgere immediatamente denuncia all'autorità competente presso l'impresa interessata (capo treno, capo stazione, capitano del piroscafo, dell'aeronave, ecc.), od alla locale autorità di polizia, esigendo il relativo processo verbale.

Contro riscossione dell'indennità, l'assicurato è tenuto a rimettere alla Compagnia, per mezzo di una quietanza di cessione, i propri diritti di risarcimento verso terzi, a porre a sua disposizione, in quanto si possano equamente richiedere, i documenti e le prove inerenti al danno indennizzatogli ed a fornirle tutti i chiarimenti del caso.

L'assicurato deve provare che gli oggetti per i quali chiede un risarcimento di danno sono stati colpiti nella qualità e nella misura dichiarate, in circostanze che rientrano nei pericoli coperti dalla presente polizza. Deve, inoltre, presentare la distinta di tutti i bagagli che si trovavano fuori del suo domicilio stabile al momento del danno, specificando il valore dei singoli oggetti contenuti in essi. A richiesta della Compagnia, l'assicurato dovrà confermare quanto sopra con una dichiarazione che abbia forza di giuramento.

IV. — Determinazione e pagamento dell'indennità. — La Compagnia s'impegna a versare l'indennità entro quindici giorni dal momento in cui ha riconosciuto di esservi tenuta e ne è stato determinato l'ammontare. Il versamento viene effettuato in contanti e contro ricevuta, senza interessi, nel luogo d'emissione della polizza, o alla Direzione della Compagnia a Roma, oppure presso una delle Compagnie consorelle (1), a scelta dell'assicurato. La Compagnia si riserva, peraltro, il diritto di attendere il risultato delle indagini in corso da parte della polizia, in caso di smarrimento, sostituzione, furto, furto con scasso, aggressione od incendio.

Qualora l'ammontare dell'indennità non abbia potuto essere determinato d'accordo fra le parti od in seguito a transazione, esso verrà stabilito da due periti ed all'occorrenza da un arbitro, a spese comuni e con forza di legge per entrambe le parti contraenti.

V. — Perdita del diritto al risarcimento. — Qualora l'assicurato non si sia attenuto, intenzionalmente od in seguito a grave negligenza, agli obblighi di cui all'articolo III, la Compagnia si riserva il diritto di ridurre l'indennità nella misura del danno che l'inosservanza degli obblighi stessi le ha arrecato.

Lo stesso dicasi per il caso che l'assicurato non abbia provveduto allo svincolo dei propri bagagli dall'impresa di trasporti o dall'ufficio doganale nel termine previsto dai rispettivi loro regolamenti.

L'obbligo al risarcimento da parte della Compagnia si estingue, inoltre, quando l'assicurato abbia fatto, intenzionalmente od in seguito a grave negligenza, dichiarazioni false in ordine al danno patito, oppure abbia prodotto documenti falsi o false prove.

L'assicurato non può, infine, presentare alcuna domanda di risarcimento per danni che siano venuti a sua conoscenza oltre sei mesi dopo che si sono verificati.

VI. — Competenza giudiziaria. — Le cause derivanti dalla presente polizza possono essere intentate soltanto alla Direzione della Compagnia e devono essere esclusivamente promosse davanti all'autorità giudiziaria di Roma.

La polizza è valida anche senza firma manoscritta.

(1) *Amsterdam*, Heerengracht 449 - *Barcellona*, Paseo de Gracia 54 - *Berlino*, SW 48, Wilhelmstrasse 35 - *Berna*, Hirschengraben 4 - *Budapest*, V. Eötvös-tér 2 - *Monaco di Baviera*, Theatinerstrasse 17 - *Praga, II*, Sokolska 22 - *Stoccolma*, Engelbrektsgatan 15/17 - *Vienna* I, Brandstaette 9.

Foglio allegato all'Ordine di Servizio n. 3-1924

Fac-simile delle marche a valore

per l'assicurazione dei bagagli *registrati*:

per percorso da Km. 1 a 150

colore **rosso**

per percorso da Km. 151 a 400

colore **verde**

per percorso da Km. 401 a 700

colore **giallo**

per percorso da Km. 701 a 1200

colore **azzurro**

per percorso da Km. 1201 a oltre

colore **marrone**

più convenuti ai sensi dell art. 98 del Codice di procedura civile, spetta al Tribunale o alla Corte di appello del luogo dove ha sede l'ufficio della Regia avvocatura erariale nel cui distretto si trova il Tribunale o la Corte di appello che sarebbe competente secondo le norme ordinarie.

Quando l'Amministrazione dello Stato è chiamata in garantia, la cognizione così della causa principale come dell'azione in garantia è devoluta, sulla semplice richiesta dell'Amministrazione, con ordinanza del presidente, all'autorità giudiziaria competente a norma del comma precedente.

Art. 20.

Le norme ordinarie di competenza rimangono ferme, anche quando sia in causa una delle Amministrazioni dello Stato; per i giudizi innanzi ai pretori e conciliatori, nonchè per i giudizi relativi ai procedimenti esecutivi e fallimentari e a quelli di cui agli articoli 873 Codice di commercio e 94 Codice di procedura civile. Rimangono ferme inoltre nei casi di intervento in causa dell Amministrazione e nei giudizi di opposizione di terzo.

L'appello delle sentenze dei pretori e dei tribunali pronunciate nei giudizi suddetti è proposto rispettivamente innanzi al Tribunale e alla Corte di appello del luogo dove ha sede l'Avvocatura erariale nel cui distretto le sentenze stesse furono pronunciate.

Art. 21.

La Regia avvocatura erariale, nei giudizi che a norma del capoverso dell'art. 19 e del primo comma dell'art. 20, possono svolgersi fuori della sede dei suoi uffici, ha facoltà di delegare per la rappresentanza delle Amministrazioni dello Stato funzionari dell'Amministrazione interessata ed in casi eccezionali anche procuratori legali, esclusi, in ogni caso, i funzionari dell'ordine giudiziario.

Art. 22.

L'eccezione d'incompetenza in rapporto agli articoli 19, comma 1°, e 20 capoverso, può essere proposta in qualunque stato e grado della causa.

L'autorità giudiziaria deve pronunciarla anche d'ufficio.

Art. 23.

Nei giudizi nei quali è parte l'Amministrazione dello Stato, la Corte di cassazione, nel disporre il rinvio a senso del primo capoverso dell'art. 544 Codice di procedura civile rimanda la causa ad altra autorità giudiziaria che ha sede in luogo ove ha pure sede un ufficio della Regia avvocatura erariale.

Art. 24.

Le cause che al primo marzo 1924 saranno pendenti innanzi ad autorità giudiziaria non competente a norma delle presenti disposizioni, e non siano ancora passate in decisione, saranno cancellate dal ruolo, e riprodotte innanzi a quella competente, a cura della parte più diligente, nel termine della perenzione.

Ove la Corte di cassazione, prima dell'entrata in vigore del presente decreto abbia disposto il rinvio della causa innanzi ad autorità giudiziaria non competente a norma delle presenti disposizioni, il primo presidente della Corte di cassazione, su richiesta della parte diligente, provvede con ordinanza alla designazione del giudice di rinvio a norma del precedente articolo 23.

Art. 25.

Fatta eccezione per i giudizi innanzi ai conciliatori ed ai pretori, le citazioni, le sentenze ed ogni altro atto giudiziale devono essere notificati, a pena di nullità da pronunziarsi anche di ufficio, alle Amministrazioni interessate, presso l'ufficio della Regia avvocatura erariale, nel cui distretto ha sede l'autorità giudiziaria, innanzi alla quale viene introdotta o pende la causa; o che abbia pronunziato la sentenza.

Disposizioni generali.

Art. 26.

Con decreto del Ministro per le finanze, saranno stabilite le norme relative alla riscossione e al riparto delle competenze di cui all'art. 189, lettera *c*), del R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395.

Art. 27.

Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie al presente decreto, e col medesimo incompatibili. Esso andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, tranne che per l'articolo 1 e per le disposizioni contenute nei capi II e III che andranno in vigore il 1° marzo 1924.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — OVIGLIO — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO 30 *dicembre* 1923, *n.* 2917, *recante norme interpretative e integrative per l'applicazione del R. decreto* 7 *dicembre* 1923, *n.* 2590, *concernente le pensioni da concedersi al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 gennaio 1923, n. 16.

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agli effetti dell'applicazione del R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, recante nuove disposizioni sulle pensioni da concedersi al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, si osservano le norme interpretative e integrative di cui ai successivi articoli del presente decreto.

Art. 2.

L'art. 16 del R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni del presente decreto sono applicabili agli agenti che cesseranno dal servizio a partire dal 1° gennaio 1924.

« Le pensioni dirette e di riversibilità liquidate o da liquidarsi per cessazione dal servizio avvenute a partire dal 2 aprile 1919 e fino al 29 febbraio 1920 saranno riformate con decorrenza dal 1° gennaio 1924, ai soli effetti dell'art. 6 del presente decreto. Quelle liquidate o da liquidarsi per cessazioni dal servizio avvenute a partire dal 1° marzo 1920 e fino al 31 dicembre 1923 saranno riformate con decorrenza dal 1° gennaio 1924, ai soli effetti degli articoli 4 e 6 del presente decreto, con l'avvertenza che per le cessazioni dal servizio anteriori al 1° marzo 1921 saranno applicate le nuove aliquote mantenendo il compute degli stipendi, assegni e competenze accessorie sugli ultimi 12 mesi di servizio, per le cessazioni dal servizio successivo sarà applicata la media dell'ultimo triennio, ma quando questo comprenda un periodo anteriore al 1° marzo 1920, per detto periodo anteriore gli stipendi, assegni e competenze accessorie saranno computati come se fossero state in vigore le tabelle della legge 7 aprile 1921, n. 368, e come se l'agente avesse avuto nelle tabelle medesime le posizioni corrispondenti, con sviluppo normale di carriera, alla posizione assuntavi coll'inquadramento al 1° marzo 1920.

« Le pensioni dirette di L. 12,000 e le corrispondenti pensioni di riversibilità da riformarsi giusta il comma precedente, che abbiano fruito del riconoscimento di anni di studi superiori e di esercizio professionale, conserveranno tale riconoscimento quando risultino da diminuirsi. Quando invece, conservando detto riconoscimento, risultassero da au-

mentarsi, godranno il trattamento che risulterà più favorevole fra quello attuale e quello risultante dalla nuova liquidazione deducendo gli anni come sopra riconosciuti e applicando i precedenti articoli 4 e 6.

« Fino al 31 dicembre 1923 le pensioni soggette a riforma resteranno dovute nelle misure fissate dalle disposizioni vigenti all'atto dell'esonero ».

Art. 3.

Gli agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato in servizio al 1° gennaio 1924, i quali hanno conservato il trattamento di pensione secondo il testo unico di legge per le pensioni civili e militari approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70, e sue successive modificazioni, hanno facoltà di optare per il trattamento di pensione del personale delle Ferrovie dello Stato in base al R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, purchè ne facciano domanda entro il 30 giugno 1924 e versino all'Amministrazione ferroviaria la differenza fra i capitali accumulati come al numero 1 dell'art. 17 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, computati al 31 dicembre 1923 in base alle ritenute cui sarebbero stati assoggettati se per tutta la carriera fossero stati iscritti al fondo pensioni, e i capitali accumulati allo stesso modo e corrispondenti alle ritenute alle quali vennero effettivamente assoggettati.

Il versamento della suddetta differenza deve essere fatto entro un mese dalla data della domanda se ha luogo in una sola volta, oppure in 24 rate mensili da ritenersi sugli stipendi, tenendo conto degli interessi scalari allo stesso saggio adottato per la formazione delle tabelle di cui all'articolo 17 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373. Venendo a cessare il servizio quando sia tuttora in corso il suddetto pagamento rateale, le rate residue saranno trattenute sulla pensione dell'agente o dei suoi aventi causa.

Con effetto dal 1° gennaio 1924, per gli agenti che siansi valsi della facoltà di opzione le ritenute cesseranno di essere praticate in base all'art. 1 del R. decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, e saranno invece praticate in base all'art. 1 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, e successive modificazioni.

Agli agenti che abbiano come sopra optato saranno applicabili per quanto riguarda i limiti di età e di servizio per l'esonero, le disposizioni degli articoli 167 e 168 del regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato, approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e la

pensione sarà liquidata come se fossero stati iscritti al fondo pensioni dalla data da cui sarebbe stato computato il loro servizio utile nel caso in cui l'opzione non fosse avvenuta.

La ripartizione fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e il Tesoro, secondo l'art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332, dell'onere della pensione, sarà applicata in ragione della pensione che i predetti agenti avrebbero liquidato se non fossero passati al trattamento del fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre* 1923, *n.* 2955, *che reca norme da seguirsi nella revisione delle sistemazioni a ruolo e dei passaggi di categoria, grado, quadro e qualifica avvenuti posteriormente al* 24 *maggio* 1915, *nel personale delle ferrovie dello Stato.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferita al Governo del Re con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, con cui è stata disposta la revisione delle assunzioni e sistemazioni fatte

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 22 gennaio 1924, n. 18.

nel personale di ruolo od avventizio delle Amministrazioni dello Stato posteriormente al 24 maggio 1915;

Visto il R. decreto 7 giugno 1923, n. 1398;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto col Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La revisione stabilita dall'art. 6 del R. decreto n. 153 del 28 gennaio 1923, delle disposizioni emanate dopo il 24 maggio 1915, ancorchè già applicate, riguardanti sistemazioni in ruolo o passaggi di categoria, grado, quadro e qualifica per il personale delle Ferrovie dello Stato non viene estesa al periodo anteriore alla emanazione del regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

Le disposizioni emanate nella stessa materia successivamente al regolamento anzidetto e fino al 28 gennaio 1923, sono abrogate per la parte in cui siano difformi dalle norme ivi contenute.

Vengono, però, confermate anche se difformi dal regolamento stesso, le disposizioni contenute nelle leggi e nei regolamenti seguenti, salvo le limitazioni e condizioni espressamente indicate:

— Decreto Luogotenenziale 4 luglio 1918, n. 997;

— Decreto Luogotenenziale 22 dicembre 1918, n. 2064;

— Decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 393;

— Decreto Luogotenenziale 17 giugno 1919, n. 1129;

— R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588, salvo abrogazione dell'art. 9;

— R. decreto 2 settembre 1919, n. 1631, salvo abrogazione del secondo comma dell'art. 4;

— R. decreto 23 ottobre 1919, n. 2316, salvo abrogazione degli articoli 1, 4, 5;

— R. decreto 4 gennaio 1920, n. 27, eccettuati gli articoli 1, 2, 3 già abrogati col R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304;

— R. decreto 8 luglio 1920, n. 973;

— R. decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184;

— R. decreto 26 settembre 1920, n. 1612, salvo abrogazione degli articoli 2, 3;

— Legge 7 aprile 1921, n. 368;
— R. decreto 13 marzo 1921, n. 341, in quanto abbia avuto esecuzione;
— R. decreto 26 gennaio 1922, n. 212, in quanto abbia avuto esecuzione;
— Decreto Ministeriale 21 maggio 1922, riguardante le abilitazioni a macchinista per le Ferrovie dello Stato;
— R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304.

Art. 2.

Gli agenti sistemati a ruolo o che ottennero passaggi di categoria, grado, quadro e qualifica in base a disposizioni in deroga al regolamento del personale, contenute nei decreti o negli articoli di decreti non confermati nell'articolo precedente, saranno riportati nella categoria, grado, quadro e qualifica di provenienza andandovi ad occupare il posto o conseguendo lo stipendio che loro sarebbe spettato se il passaggio non fosse avvenuto.

Sono eccettuati dalla predetta sanzione:

1° i mutilati ed invalidi di guerra e gli ex combattenti indicati alla lettera *a*) dell'art. 3 del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, sempre quando siano riconosciuti idonei e meritevoli a giudizio insindacabile del Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato,

2° gli altri agenti che, a giudizio insindacabile del Commissario straordinario, ne siano ritenuti meritevoli per capacità, diligenza, buona condotta e zelo, nonchè per dimostrata attitudine al servizio.

La differenza dello stipendio percepito in più dagli agenti retrocessi di categoria, grado, quadro e qualifica non sarà soggetta a rifusione all'Erario, se non dalla data di decorrenza del provvedimento con cui gli agenti stessi saranno stati riportati alla categoria, grado, quadro e qualifica di provenienza.

Art. 3.

Nei casi pei quali qualcuna delle disposizioni abrogate riguardasse provvedimenti in parte attuati ed in parte ancora da attuare, gli agenti che si trovano in queste ultime condizioni saranno da esaminarsi con gli stessi criteri adottati per gli altri.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei de-

creti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato à Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 13 *gennaio* 1924, *n.* 9, *riguardante la R. avvocatura erariale e la difesa legale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 18 del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2828, recante disposizioni relative agli uffici e al personale della Regia avvocatura erariale nonchè alla difesa legale delle Ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello per i lavori pubblici;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Con deliberazione del Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato, approvata dal Ministro dei lavori pubblici sarà, con decorrenza dal 1° marzo 1924, provveduto alla soppressione dell'attuale ufficio centrale del contenzioso ed alla costituzione del nuovo ufficio centrale legale e degli ispettorati compartimentali, a cui sono attribuite la consulenza, la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, secondo le norme di legge in vigore, nelle vertenze che derivano dal trasporto di persone e di cose.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 gennaio 1924, n. 15.

In conseguenza della costituzione del suddetto ufficio legale le piante organiche di cui all'allegato *C* del R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, saranno ridotte come dal quadro allegato *A* firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro per i lavori pubblici e dal Ministro per le finanze.

Art. 2.

Il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato, sentito l'avvocato generale erariale, darà le disposizioni ed emanerà i provvedimenti in relazione alle funzioni, che, nell'interesse ed a vantaggio dell'Amministrazione ferroviaria, saranno esercitate dalla Regia avvocatura erariale a decorrere dal 1° marzo 1924, ed impartirà le istruzioni agli uffici dipendenti affinchè la Regia avvocatura sia messa in grado di assumere la consulenza, la rappresentanza e la difesa di quell'Amministrazione in tutte le vertenze che non derivano da trasporto di persone o di cose, siano esse già pendenti alla suindicata data, o sorgano successivamente.

Art. 3.

Il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato, sentito l'avvocato generale erariale, provvederà alla cessione alla Regia avvocatura erariale dei mobili d'ufficio, di biblioteca e di archivio, e dei libri attualmente assegnati all'ufficio centrale del contenzioso dell'Amministrazione ferroviaria, i quali per la riduzione del personale e per la limitazione della materia da trattare, non saranno dal Commissario ritenuti necessari all'Amministrazione ferroviaria.

Art. 4.

La tabella n. 6 e la tabella n. 3, rispettivamente dell'allegato II e dell'allegato IV del R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, sono sostituite dalle tabelle unite al presente decreto firmate, d'ordine Nostro, dal Ministro Segretario di Stato per le finanze (allegati *B* e *C*).

Art. 5.

I posti portati in aumento in ciascun grado nel ruolo organico della Regia avvocatura erariale per effetto delle tabelle, allegati *B* e *C*, di cui all'articolo precedente, potranno essere conferiti a funzionari del contenzioso o ad agenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che ne abbiano i requisiti, ne facciano domanda per il tramite gerarchico

all'avvocato generale erariale entro quindici giorni dalla pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* e conseguano il parere favorevole della Commissione permanente per il personale della Regia avvocatura erariale, alla quale, per le deliberazioni relative, saranno aggregati un magistrato di grado non inferiore a quello di consigliere della Corte di cassazione del Regno, designato dal Ministro per la giustizia e gli affari di culto, il segretario generale del Commissariato delle ferrovie dello Stato od un suo delegato ed il capo del servizio del personale e degli affari generali delle Ferrovie dello Stato od il suo sostituto.

La Commissione esprimerà il proprio parere in base all'esame degli originali fogli matricolari, delle note caratteristiche e dei titoli prodotti, ed alle altre notizie che crederà di assumere ed, in caso di parere favorevole, indicherà il grado, e il posto da assegnare all'aspirante, in corrispondenza dello stipendio e del supplemeno di servizio attivo, di cui egli è provvisto secondo i quadri di classificazione, allegati al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651.

Qualora, con l'accoglimento delle domande, non si copra tutto il numero dei posti come sopra portati in aumento, si provvederà alle vacanze mediante trasferimento d'ufficio di quei funzionari del contenzioso che, su designazione del Commissario straordinario, saranno presi in esame dalla Commissione suddetta e dalla medesima riconosciuti idonei.

Le designazioni dovranno essere fatte non oltre il 31 marzo 1924.

Art. 6.

Qualora i posti portati in aumento a un determinato grado, secondo le tabelle allegati *A* e *B*, non siano interamente conferiti, possono essere nominati, ai sensi del precedente art. 5, in corrispondenza ai posti non coperti, funzionari ed agenti nei gradi inferiori, del rispettivo ruolo, entro il limite dei posti assegnati ai gradi stessi con le tabelle predette.

Art. 7.

Il servizio prestato in qualità di avvocato nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è computabile agli effetti dell'art. 7, comma 1, e dell'art. 8, penultimo comma, lettera *a*) del testo unico delle leggi sulla Regia avvocatura erariale, approvato con R. decreto 24 novembre 1913, n. 1303, per il conferimento di posti di sostituto avvocato erariale di II classe.

Art. 8.

Ai funzionari ed agli agenti, ai quali, in conseguenza del trasferimento nel ruolo della Regia avvocatura erariale, sia attribuito un emolumento inferiore a quello di cui si trovano provvisti, sarà corrisposta la differenza a titolo di assegno personale che verrà però assorbita in occasione delle promozioni o dei periodici aumenti di stipendio successivi.

Art. 9.

Il personale proveniente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato rimane iscritto al fondo delle pensioni di cui al testo unico approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, e modificazioni successive, continuando ad essere soggette alle relative trattenute.

Parimenti col medesimo obbligo esso continuerà ad essere iscritto all'Opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato di cui alla legge 10 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni.

I contributi attualmente a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per i due istituti suddetti graveranno sui fondi della Amministrazione delle finanze.

I funzionari ed agenti provenienti dalla detta Amministrazione delle ferrovie dello Stato, purchè abbiano i voluti requisiti, conserveranno inoltre il diritto all'assegnazione di alloggi costruiti e costruendi da società cooperative edilizie ferroviarie nelle quali esse, al momento del trasferimento nel ruolo della Regia avvocatura erariale, abbiano la inscrizione a soci.

Art. 10.

Ai posti di aggiunti di procura possono concorrere anche gli aspiranti i quali abbiano titolo equipollente o superiore, in relazione alla funzione esercitata o da esercitare, a quello previsto dall'art. 12 del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2828.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 gennaio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO

ALLEGATO 4.

Piante organiche del personale degli uffici ferroviari.

Gradi	QUALIFICHE	Quantità	Totale
1°	Capi servizio principali e capi compartimento di 1ª classe	16	
1°	Capi servizio e capi compartimento di 2ª classe	22	
2°	Ispettori capi superiori	84	
3°	Ispettori capi e cassieri principali	267	
4°	Ispettori principali e cassieri di 1ª classe	415	
5°	Ispettori di 1ª classe e cassieri di 2ª classe		
6°	Ispettori di 2ª classe	674	
7°	Allievi ispettori		
			1,478
6°	Segretari tecnici, segretari capi, disegnatori capi e revisori capi	745	
7°	Segretari tecnici principali, segretari principali, disegnatori principali e revisori principali	1,951	
10°	Segretari tecnici, segretari, disegnatori e assistenti lavori	6,183	
			8,879
11°	Commessi (1)	3,058	3,058
	TOTALE		13,415

(1) Comprese le scrivane e le commesse fino ad eliminazione

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per i lavori pubblici: CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze: DE' STEFANI.

ALLEGATO B

Regia avvocatura erariale.

AVVOCATI ERARIALI.

Grado		Numero dei posti
2°	Avvocato generale erariale	1
3°	Vice avvocato generale erariale	1
4°	Sostituti avvocati generali erariali	10
4°	Avvocati erariali distrettuali	15
5°	Segretario generale	1
5°	Vice avvocato erariale	46
6°	Sostituti avvocati erariali di 1ª classe	35
7°	Sostituti avvocati erariali di 2ª classe (a)	50
		159

(a) Già sostituti avvocati erariali di 2ª, 3ª e 4ª classe.

AGGIUNTI DI PROCURA

(Gruppo A).

Grado		Numero dei posti
10°	Aggiunti di procura di 1ª classe	14
11°	Aggiunti di procura di 2ª classe	18
		32

CARRIERA D'ORDINE.

(Gruppo C).

Grado		Numero dei posti
9°	Archivisti capi	5
10°	Primi archivisti	15
11°	Archivisti	25
12°	Applicati	45
13°	Alunni d'ordine (a)	10
		100

(a) Comprese le attuali scrivane delle Avvocature erariali.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per i lavori pubblici: CARNAZZA

Il Ministro per le finanze: DE' STEFANI

ALLEGATO *C.*

Regia avvocatura erariale

PERSONALE SUBALTERNO.

	Numero dei posti
Primo commesso	1
Commessi e uscieri capi	24
Uscieri	25
Inservienti	14
	64 (*a*)

(*a*) Questa tabella in confronto di quella approvata con la tabella n. 3 dell'allegato IV al R decreto 11 novembre 1923, n. 2395, reca un aumento di 16 posti che con decreto del Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato, saranno portati in diminuzione nell'organico del personale subalterno di quell'Amministrazione.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per i lavori pubblici: CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze: DE' STEFANI.

DECRETO MINISTERIALE 24 *gennaio* 1924, *riguardante l'apertura del tronco Isola della Scala-Verona della linea Poggio Rusco-Verona.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI

Vista la legge 9 luglio 1905, n. 413, con la quale il Governo fu autorizzato, fra l'altro, a provvedere alla costruzione diretta della linea da Poggio Rusco a Verona;

Vedute le leggi 12 luglio 1908, n. 444, e 21 luglio 1910, n. 580, che autorizzavano l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad esercitare provvisoriamente i tronchi di linea costruiti direttamente e concessi per la sola costruzione;

Veduto il verbale della visita di ricognizione del tronco Isola della Scala-Verona della linea Poggio Rusco-Verona;

Ritenuto che dal detto verbale risulta nulla ostare all'apertura al pubblico esercizio del citato tronco;

Decreta:

E' autorizzata l'apertura all'esercizio pubblico del tronco Isola della Scala-Verona della linea Poggio Rusco-Verona a datare dal 1° febbraio 1924.

L'esercizio del detto tronco sarà assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Roma, 24 gennaio 1924.

Il Ministro: CARNAZZA.

ERRATA-CORRIGE all'Ordine di servizio n. 3-1924, contenente l'Istruzione per il servizio di assicurazione dei bagagli presso la "Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli"

Il 3° capoverso del 2° paragrafo dell'art. 2 della detta Istruzione è sostituito dal seguente:

« Anche in questo caso le operazioni di assicurazione si effettuano mediante apposizione di marche valore, corrispondenti ai sei premi suindicati e nel numero e qualità necessari al raggiungimento della somma assicurata, a tergo dello scontrino di deposito, *annullandole col timbro a compostore od, in mancanza del timbro a compostore, con il timbro della stazione* e *con la data scritta a mano*, prendendo poi nota sulla matrice dell'ammontare della somma assicurata e di quello del premio riscosso.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

ERRATA-CORRIGE alle Norme per le concessioni di viaggio e di trasporto, in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536 (v. Ordine di servizio n. 5-1924).

Il settimo rigo del § 94 dev'essere sostituito dal seguente: « famiglia debbono presentare: »

COMUNICATI

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 23 ottobre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario, il cantoniere *Sassano Gennaro* (128855) è stato dichiarato d'ufficio dimissionario dalla data stessa, in applicazione del punto 3° dell'articolo 165 del Regolamento medesimo, per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 23 luglio 1923.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 3 novembre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario gli agenti in prova, operaio *Contegni Fiorentino* (224998) — e manovale *Cipriani Pietro* (235934) sono stati licenziati in applicazione degli articoli 186 *c*) e 197 del Regolamento del personale per essere rimasti arbitrariamente assenti dal servizio oltre i dieci giorni rispettivamente dal 17 luglio e dal 1° agosto 1923.

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 6 dicembre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario il manovale in prova *Dandrea Valentino* (247049) è stato licenziato in applicazione degli articoli 186 *c*) e 197 del Regolamento del personale, per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i dieci giorni a decorrere dal 12 luglio 1923.

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 17 dicembre 1923, di S. E. il Commissario Straordinario il frenatore in prova *Solinunte Eustachio* (237870) è stato licenziato in base agli articoli 186 *c*) e 197 del Regolamento del personale per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i dieci giorni a decorrere dall'8 settembre 1923.

Ordine di servizio N. 6.

Estensione di servizio nella stazione di Rumianca.

(Vedi ordini di servizio n. 153 e 215-1916 e 110-1917).

Dal 1° febbraio 1924, la stazione di Rumianca della linea Novara-Domodossola, attualmente ammessa al servizio merci con determinate limitazioni, viene abilitata a tutti i trasporti a grande e piccola velocità, in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, senza alcuna limitazione.

All'uopo la detta stazione è stata dotata dei seguenti impianti:

a) di nuovo F. V. a tre aperture al km. 76/153.00 a sinistra della linea nel senso delle progressive;

b) di magazzino merci della fronte utile di n. 1 carro in continuità verso Novara;

c) di piano caricatore scoperto con rampa d'accesso della fronte utile di n. 2 carri;

d) di binario di carico e scarico diretto della fronte utile d'accosto di n. 6 carri;

e) di una sagoma normale di carico.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 15 di contro al nome di Rumianca si deve cancellare il richiamo (26); a pagina 18 si deve cancellare l'annotazione (26).

Nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 51, di contro al nome della stazione suddetta nelle colonne 8 e 10 si devono cancellare rispettivamente i richiami (2) e (2) (11); nelle colonne 11, 12 16 e 19 si devono esporre rispettivamente le lettere V, B, F e S ed in calce alla pagina stessa si deve cancellare l'annotazione (11).

Nella parte 2ª del prontuario suddetto a pag. 6 nella tabella polimetrica n. 5 Novara-Domodossola (via Gozzano-Piedimulera) si deve modificare in km. 21 la distanza di km. 22 indicata per la relazione Crusinallo-Rumianca.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, valevoli per i trasporti delle merci, di contro al nome della

stazione di Rumianca deve essere indicata una sola distanza, conforme a quanto è detto qui appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulle linee Domodossola-Arona (via Piedimulera Premosello) e Novara-Domodossola (via Gozzano-Piedimulera) la distanza stessa deve essere rilevata rispettivamente dalle tabelle 5 e 10 a pagina 6 e 7 della parte 2ª del « Prontuario generale ».

Per il prontuario riguardane il transito di Iselle e per quelli delle stazioni di Iselle di Trasquera, Varzo e Preglia la distanza medesima deve essere formata aggiungendo chilometri 3 a quella attualmente indicata per Piedimulera. Per i prontuari delle stazioni di Beura e Vogogna Ossola la distanza per Rumianca deve essere rispettivamente di chilometri 16 e 8, e l'istradameno deve essere indicato dal n. 125 corrispondente alla stazione di transito di Premosello.

Per i prontuari di tutte le altre stazioni della rete la distanza in parola deve essere formata aggiungendo km. 46 a quella indicata per Borgomanero e per Arona e scegliendo poi la più breve. L'istradameno sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza, seguito dal n. 24 o dal n. 9 corrispondenti rispettivamente alle stazioni di diramazione di Borgomanero e Arona.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per i trasporti delle merci ed in quelli valevoli per i trasporti dei viaggiatori e bagagli, in uso nelle stazioni di Crusinallo e Rumianca, la distanza per la relazione Rumianca-Crusinallo deve essere modificata in km. 21.

La stazione di Rumianca restituirà all'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze il prontuario merci delle distanze chilometriche virtuali.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 7.

Estensione del servizio merci nelle stazioni di Nervesa e di Volpago.

(Vedi ordine servizio n. 29-1920).

Dal giorno 1° febbraio 1924, le stazioni di Nervesa e di Volpago della linea Montebelluna-Susegana attualmente am-

messe al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè ai trasporti a carro completo a G. V. ed a P. V. ed a quelli in piccole partite a G. V. per spedizioni non superanti i chilogrammi 200 e costituite da colli non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno, vengono ammesse al servizio pubblico anchè delle merci a collettame a P. V. limitatamente alle spedizioni non superanti i Kg. 500 composte di colli non eccedenti il peso di Kg. 50. Tale limite di Kg. 500 per spedizione viene esteso, per analogia, anche ai trasporti a collettame a G.V.

In conseguenza di ciò nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914) devesi:

— a pagina 39, di contro al nome di Nervesa sostituire nella colonna 8 il richiamo (12) con (13) ed in calce alla pagina stessa cancellare l'annotazione (12);

— a pagina 65, di contro al nome Volpago sostituire nella colonna 10 il richiamo (14) con (13) e in calce alla pagina stessa cancellare l'annotazione (14);

Inoltre tanto a pagina 39, quanto a pag. 65, devesi modificare l'annotazione (13) come qui appresso:

« (13) Limitatamente ai trasporti a carro completo ed a quelli a collettame, questi ultimi però non superanti i Kg. 500, composti di colli non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno ».

Nessuna variante è invece da praticare alle indicazioni esposte nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), di contro ai nomi delle stazioni di Nervesa e di Volpago.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 8.

Apertura all'esercizio del nuovo tronco Isola della Scala-Verona della linea diretta Bologna-Verona.

Come da decreto Ministeriale in data 24 gennaio 1924, il giorno 1° febbraio 1924 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Isola della Scala-Verona che completa la linea diretta Bologna-Verona. Il tronco stesso sarà esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

I. — DESCRIZIONE DELLA LINEA.

Il tronco Isola della Scala-Verona a scartamento normale ed a semplice binario, ha inizio a m. 358,45 dall'asse del F. V. di Isola della Scala (Km. 94+175,44) e termina al bivio S. Lucia (Km. 111×304,57) punto d'innesto colla linea Modena-Verona, fra le stazioni di Dossobuono e Verona al Km. 94+420,20 da Modena ed a Km. 2+682 dall'asse del F. V. di Verona Porta Nuova.

La lunghezza del nuovo tronco di linea fra l'asse del F. V. della stazione di Isola della Scala ed il Bivio S. Lucia è di m. 17129,13.

Il nuovo tronco è in rettilineo, con brevi curve di ampio raggio ad eccezione di quella di innesto al Bivio S. Lucia del raggio minimo di m. 500. E' in leggera salita verso Verona con la pendenza massima del cinque e mezzo per mille.

Lungo il nuovo tronco vi sono 13 case cantoniere doppie per abitazione del personale di vigilanza e di quello di manutenzione; n. 21 P. L. di cui n. 16 impresenziati, n. 2 muniti di sbarre manovrabili a distanza e n. 3 presenziati.

I passaggi a livello presenziati si trovano ai Km. 96+919; 107+757; 110+461. I piazzali delle stazioni si trovano su piani orizzontali. Il tratto di linea è a semplice binario ed armato con rotaie da kg. 46,3 al ml.

II. — DESCRIZIONE DELLE STAZIONI.

Il nuovo tronco comprende le stazioni di Buttapietra e Ca' di David.

Buttapietra: stazione con F. V. a destra alla progressiva Km. 102+164,75 da Bologna;

— Due binari di ricevimento treni della lunghezza utile fra le traverse limite di m. 493,10 ambedue serviti da marciapiedi;

— Binari merci due: uno di accosto al M. M. e P. C. della lunghezza utile di m. 125, e l'altro di carico e scarico diretto della lunghezza utile di m. 120;

— Asta di manovra dei predetti binari di scalo della lunghezza utile di m. 140;

— M. M. della superficie di mq. 80 e di un P. C. scoperto della superficie di mq. 260;

— Fabbricato isolato per latrina;

— Stadera a ponte della portata di tonn. 40 tipo F. S. con tavolato della lunghezza di m. 6;

— Sagoma limite.

Ca' di David: stazione con F. V. a destra alla progressiva Km. 106+768,11 da Bologna;

— Binari di ricevimento treni due: della lunghezza utile fra le traverse limite di m. 562,80 ambedue serviti da marciapiede;

— Binari merci tre: uno di accosto al M.M. e P.C. della lunghezza utile di m. 120, uno adiacente al precedente di deposito carri della lunghezza utile di m. 90, ed un terzo di carico e scarico diretto della lunghezza utile di m. 100;

— Asta di manovra dei binari della lunghezza utile di m. 140;

— M. M. della superficie di mq. 80 e P. C. scoperto della superfice di mq. 260;

— Fabbricato isolato per latrine;

— Stadera a ponte della portata di tonn. 40 tipo F. S. con tavolato lungo m. 6;

— Sagoma limite.

III. — SEGNALI ED APPARATI DI SICUREZZA.

Stazione di Isola della Scala.

In aggiunta all'esistente segnalamento verranno attivati i segueni segnali:

a) *per treni pari*:

— segnale di partenza dei treni per Verona costituito dall'ala bassa del semaforo a due ordini di ali posto a m. 120 dall'asse del F. V. e precisamente al Km. 94+295, preceduto da un'ala di avviso per libero transito accoppiata a

quella di prima categoria di protezione della stazione lato Bologna.

b) *per i treni dispari*:

— Semaforo F. S. a piantana diritta ad un ordine di ali accoppiate di 1ª categoria a protezione della stazione dal lato Verona e di avviso dell'esistente segnale di partenza dei treni per Bologna.

Tale semaforo trovasi al Km. 94+728 a sinistra della linea rispetto ai treni cui comanda, dista m. 553 dall'asse del F. V. ed è proceduto, a 600 m, da un semaforo ad un'ala di avviso posto pure alla sinistra dei treni cui comanda alla progressiva Km. 95+328 e cioè a m. 1153 dall'asse del F. V.

Detti segnali sono manovrati dalle cabine idrodinamiche esistenti in stazione di Isola della Scala; sul segnale di 1ª categoria di protezione lato Verona l'Ufficio Dirigenti di Isola della Scala da' consenso imperativo.

STAZIONE DI BUTTAPIETRA:

Doppio segnalamento di protezione costituito da:

a) *Per i treni pari*:

— Semaforo F. S. a piantana diritta ad un'ala di 1ª categoria posto al Km. 101+715, a m. 449 dall'asse del F. V. verso Isola della Scala ed a m. 250 dalla punta dello scambio estremo, preceduto a m. 656 da altro semaforo ad un'ala di avviso situato al Km. 101+059, a m. 1105 dall'asse del F. V.

b) *Per i treni dispari*:

— Semaforo F. S. a piantana diritta ad un'ala di 1ª categoria posto al Km. 102+803 a m. 699 dall'asse del F. V. verso Verona ed a m. 250 dalla punta dello scambio estremo preceduto a 700 metri da un altro semaforo ad un'ala di avviso situato al Km. 103+503, cioè a m. 1339 dall'asse del F. V.

I segnali sopra indicati collocati tutti alla sinistra delle linee, sono manovrati da apparato a filo addossato al F. V. e loro posizione è controllata al F. V. stesso a mezzo di indicatori elettro-ottici a tre posizioni.

Gli scambi della stazione interessanti i binari di corsa sono assicurati con fermascambi F. S.

STAZIONE DI CA' DI DAVID:

Doppio segnalamento di protezione e di partenza costituito da:

a) *Per i treni pari*:

— Semaforo F. S. a piantana diritta ad un'ala di 1ª categoria che comanda la partenza dei treni da Ca' di David verso Verona situato al Km. 107 + 000 ed a m. 232 dall'asse del F. V. preceduto da altro semaforo pure a piantana diritta ad un ordine di ali accoppiate, di 1ª categoria di protezione della stazione lato Isola della Scala e di avviso del detto segnale di partenza. Tale semaforo ad ali accoppiate è posto al Km. 106 + 237 a m. 528 dall'asse del F. V. ed a m. 250 dalla punta dello scambio estremo. E' alla sinistra della linea rispetto ai treni ai quali comanda ed è preceduto a m. 700 da altro semaforo a piantana diritta ad un'ala di avviso situato dallo stesso lato della linea, al Km. 105 + 537 e cioè a m. 1228 dall'asse del F. V.;

b) *Per i treni dispari*:

— Semaforo F. S. ad un'ala di 1ª categoria che comanda alla partenza dei treni da Ca' di David verso Isola della Scala situato a m. 151 dall'asse del F. V. e precisamente al Km. 106 + 637 preceduto da altro semaforo pure a piantana diritta, ad un ordine di ali accoppiate di 1ª categoria di protezione della stazione lato Verona e di avviso di detto segnale di partenza.

Tale semaforo è situato a sinistra della linea al chilometro 107 + 249, a m. 661 dall'asse del F. V. ed a m. 280 dalla punta dello scambio estremo ed è preceduto a m. 900 da altro semaforo a piantana diritta ad un'ala di avviso situato dallo stesso lato della linea al Km. 108 + 329 e cioè a 1561 metri dall'asse del F. V.

I segnali sopra specificati sono manovrati da un apparato a filo posto in una cabina addossata al F. V. e la posizione delle ali di protezione è controllata al F. V. stesso a mezzo di indicatori elettro-ottici a tre posizioni.

Gli scambi delle stazioni interessanti i binari di corsa sono assicurati con fermascambi F. S.

Il segnalamento di protezione del *Bivio S. Lucia* è così costituito:

Lato Verona :

— da un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria al Km. 94 + 620,20 (da Modena) che comanda con l'ala superiore ai treni per Poggio Rusco e con l'ala inferiore ai treni per Mantova, preceduto a m. 700 da corrispondente semaforo di avviso. Sono entrambi a sinistra della linea rispetto ai treni ai quali comandano.

Lato Poggio Rusco :

— da un semaforo di 1ª categoria al Km. 111.084,57 (da Bologna) preceduto a m. 700 da corrispondente semaforo di avviso entrambi pure alla sinistra della linea.

Lato Mantova :

— da un semaforo di 1ª categoria al Km. 94 + 150,20 (da Modena) preceduto a m. 700 dal corrispondente semaforo di avviso essi pure a sinistra.

I deviatoi del bivio sono manovrati con leve a terra poste alla sinistra del binario dei pari. I deviatoi incontrati di punta sono assicurati con fermascambi a catenaccio e il deviatoio incontrato di calcio è assicurato con fermascambio tipo F. S.

L'apertura dei segnali è condizionata alla voluta posizione dei deviatoi a mezzo di serrature F. S.

A partire dalla stessa data verrà attivato il regime di blocco assoluto fra il Bivio S. Lucia ed il posto — D — di Verona P. N.

Il Bivio e la relativa cabina vengono considerati come facenti parte della stazione di Verona P. N.

La circolazione dei treni fra Verona P. N., Dossobuono e Ca' di David e fra questa stazione ed Isola della Scala verrà regolata col giunto telegrafico.

Il nuovo tronco ferroviario Isola della Scala-Verona verrà servito dai seguenti circuiti telegrafici :

— Il circuito omnibus 4920 è stato prolungato sino a Verona P. N. con incluse le stazioni di Buttapietra e Ca' di David; è stato istituito un nuovo circuito di movimento col n. 5616 comprendente le stazioni di Isola della Scala, Buttapietra, Ca' di David e Verona P. N.

Le nuove stazioni di Buttapietra e Ca' di David incluse nei circuiti suddetti hanno rispettivamente le chiamate telegrafiche B. A. e C. D.

Le attribuzioni di ufficio principale sui due citati circuiti sono affidate a Verona P. N.

IV. — SERVIZI AI QUALI LE STAZIONI SONO ABILITATE.

Le stazioni di Buttapietra e Ca' di David sono abilitate a tutti i trasporti senza alcuna limitazione in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani, numerario, valori, merci, veicoli e bestiame.

V. — TRENI.

Il nuovo tronco sarà servito da 4 coppie di treni omnibus delle quali tre faranno capo a Verona P. N. ed a Bologna ed una farà capo a Verona P. N. ed a Poggio Rusco.

VI. — DISTANZE CHILOMETRICHE.

Le distanze chilometriche dalle stazioni di Verona P. N., Ca' di David e Buttapietra a tutte le altre della linea Verona-Bologna, risultano dal prospetto di cui l'allegato A al presente ordine di servizio.

VII. — GIURISDIZIONE.

Sezione Movimento e Traffico, *Bologna.*
Id. Materiale e Trazione - *Bologna.*
Id. Lavori - *Bologna.*
Ispettorato Sanitario - *Bologna.*
Riparto Movimento - 5° *Mantova.*
Riparto Traffico - *Rovigo.*
Id. Lavori - *Ostiglia.*
Circolo Ripartizione - *Mantova.*
Deposito locomotive - *Verona.*
Locomotiva riserva e carro attrezzi - *Verona.*
Verifica e ripartizione veicoli - *Verona.*
Squadra rialzo per l'invio dei veicoli etichettati per la riparazione *Verona.*
Squadra di disinfezione veicoli - *Verona.*
Officina per l'invio dei veicoli etichettati per la riparazione - *Bologna.*
Sorvegliante lavori - *Isola della Scala.*
Spartineve 806527 deposito - *Bologna.*

Il nuovo tronco di linea Isola della Scala - Verona, per quanto riguarda la circoscrizione di approvvigionamento, verrà assegnato al gruppo 7° dell'attuale circoscrizione magazzini.

VIII. — TARIFFE VIAGGIATORI, BAGAGLI, CANI E VELOCIPEDI.

Per i trasporti viaggiatori tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano sono estese al nuovo tronco Isola della Scala-Verona tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità da applicarsi col cumulo delle distanze e ciò tanto per i viaggiatori fruenti della tariffa generale, della tariffa differenziale A e di andata e ritorno, quanto per quelli fruenti delle concessioni speciali esistenti nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe », edizione gennaio 1909 e del « Regolamento pei trasporti militari », edizione luglio 1911.

Al detto percorso sono pure estese le tariffe, norme e disposizioni vigenti riguardanti gli abbonamenti degli agenti ferroviari e delle loro famiglie, i viaggi occasionati dal terremoto, i viaggi dei giornalisti e delle loro famiglie, dei mutilati e invalidi di guerra, delle persone di famiglia che si recano a visitare le tombe dei loro congiunti caduti in guerra, degli agenti postali, di quelli di pubblica sicurezza e dei militi della M. V. S. N.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari il tronco Isola della Scala-Verona è da considerarsi di terza categoria.

I biglietti di abbonamento per l intera rete sono validi per viaggiare anche sul nuovo tratto senza aumento di prezzo.

Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari», tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, come pure per i trasporti dei giornali e delle merci come bagaglio dai possessori di biglietti di abbonamento, valgono anche per il nuovo tratto Isola della Scala-Verona le tariffe che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità da applicarsi col cumulo delle distanze.

I biglietti a serie fissa interessanti la linea Isola della Scala-Verona P. N. attualmente in distribuzione senza indi-

cazione di via, danno diritto al viaggiatore di seguire tanto la via di Dossobuono, in base alla quale sono stati computati i prezzi, quanto quella più breve di Buttapietra.

Le stazioni, peraltro, dovranno chiederne subito la sostituzione, ai Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, il quale provvederà alla graduale ristampa con altri portanti la indicazione della via Dossobuono.

Per quanto riguarda i biglietti facoltativi è indispensabile che le stazioni o le agenzie che li rilasciano non omettano mai l'indicazione della via.

IX. — TARIFFE MERCI.

Per tutti i trasporti a G. V. e a P. V. sia in servizio interno che cumulativo italiano sono applicabili le tariffe e condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento per i trasporti militari ».

Il percorso di detto tronco deve essere cumulato agli effetti della tassazione con quello della rete dello Stato.

X. — ISTRADAMENTO TRASPORTI.

L'istradamento dei trasporti avrà luogo secondo le disposizioni generali in vigore, cioè in base alla via che in ragione del prezzo risulta più vantaggiosa allo speditore, salvo beninteso contraria domanda sui documenti di trasporto.

XI. — SCRITTURAZIONE E VERSAMENTI.

Per quanto riguarda le attribuzioni contabili del capo stazione nonchè per le scritturazioni riflettenti il servizio viaggiatori, bagagli, e cani ed i trasporti di merci, numerario, carte valori, veicoli, bestiame ecc. le stazioni del tronco di cui si tratta dovranno osservare le norme contabili pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Le stazioni di Buttapietra e Ca' di David effettueranno i versamenti dei loro introiti sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'art. 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate », pubblicate con l'O. S. n. 97-1917 alla Cassa compartimentale di Bologna e con la periodicità indicata alla lettera *C* dell'elen-

co di cui all'O. S. n. 184-1923, cioè ogni due giorni dispari ed ultimo del mese.

Al pagamento degli agenti dipendenti del Servizio lavori e costruzioni provvederà con proprio personale, la Cassa compartimentale di Bologna.

XII. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

I portatori di carta di libera circolazione (serie A e AT.) valide per le linee del Compartimento di Bologna hanno facoltà di percorrere anche il nuovo tratto Isola della Scala-Verona.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi ai prontuari delle distanze chilometriche ed alle pubblicazioni in uso vedansi gli allegati *A* e *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 8-1924.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 5 di contro al n.75 si dovrà modificare l'indicazione della linea « Isola della Scala-Bologna » in « Verona-Bologna »; a pagina 9, nelle sedi opportune, si dovrà inserire:

Buttapietra /B 75/
Ca' di David /B 75

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 7, alle linee del Compartimento di Bologna, modificare l'indicazione « Bologna-Nogara-Isola della Scala » in « Bologna-Nogara-Isola della Scala-Verona (esclusa) ».

— a pagina 16, fra i nomi di Butera e Buttrio e quelli di Cadeo e Cagli inserire rispettivamente:

Buttapietra	Verona-Bologna	Bologna 5° Mantova

/V/B/G/—/O/V/B/S/—/—/F/—/40/S

Ca' di David	Verona-Bologna	Bologna 5° Mantova

/V/B/G/—/O/V/B/S/—/—/F/—/40/S/

Nella parte II tabelle polimetriche, del prontuario suddetto (edizione 1 marzo 1922) si dovrà:

— all'indice grafico, quadro n. 1, tracciare il nuovo tronco Verona P. N.-Isola della Scala ed esporre di fianco il n. 24;

— alla tabella polimetrica « Bologna-Verona » trascrivere, dopo il nome di Isola della Scala, i nomi di « Buttapietra », « Ca' di David » e « Verona P. N.» con le seguenti distanze:

Segue *Allegato* **A** *all'Ordine di servizio N. 8-1924.*

	Buttapietra	Ca' di David	Verona P. N.
Ca' di David	—	—	8
Buttapietra	—	5	12
Isola della Scala	8	13	20
Pellegrina	13	18	25
Nogara	20	24	31
Roncanova di Gazzo Veronese	24	29	36
Ostiglia	33	37	45
Revere	35	40	47
Revere Scalo	37	41	49
Villa Poma	41	46	53
Poggio Rusco	43	48	55
Tramuschio	46	51	58
Quarantoli	51	55	62
Mirandola	53	58	65
Mortizzuolo	56	60	68
S. Biagio in Padule	57	62	69
S. Felice sul Panaro	60	65	72
Camposanto	65	70	77
Bolognina	68	73	80
Crevalcore	73	78	85
Crocetta	76	80	88
Amola	79	84	91
Persiceto	82	87	94
Poggio	84	89	96
S. Giacomo di Martignone	87	91	98
Tavernelle d'Emilia	91	95	103
Calderara di Reno	94	99	106
Panigale Scala	98	102	109
Bertalia	100	105	112
Bologna C.le e Bologna Smistamento	103	107	114

— all'indice alfabetico, nelle sedi opportune, si dovranno inserire i nomi di « Buttapietra » e di « Ca' di David » seguiti dal n. 106 che dovrà essere aggiunto anche di contro al nome di Verona P. N.

Segue *Allegato* **A** *all'Ordine di servizio N. 8-1224.*

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

a) — nella carta schematica tracciare il tronco Isola della Scala-Verona P. N. alla destra della stazione di Dossobuono con l'indicazione del n. 256 assegnato, per la determinazione dell'istradamento, alla stazione di Buttapietra;

b) — all'elenco numerico delle stazioni, che servono a determinare la via sulla quale è stabilita la distanza, aggiungere « 256 Buttapietra »;

c) — all'interno dei prontuari stessi, dopo il nome di Pellegrina, trascrivere:

Buttapietra
Ca' di David

e di contro ai nomi esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Bologna-Verona le distanze dovranno essere rilevate dalla tabella polimetrica, di cui alla parte II del « Prontuario generale delle distanze », già modificata come sopra è detto. Per tutti gli altri prontuari le distanze dovranno essere formate aggiungendo a quelle risultanti per le stazioni di Pellegrina, Isola della Scala e Verona P. N., le altre di cui al prospetto seguente e scegliendo la distanza che dal confronto risulterà minore.

	Pellegrina	Isola della Scala	Verona P. N.
Buttapietra	—	8	12
Ca' di David	17	13	8

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza, seguito rispettivamente dal n. 179 (corrispondente al transito di Verona P. N.) o dal 211 (corrispondente al transito di Isola della Scala).

All'indice alfabetico, nelle sedi opportune, si dovranno trascrivere i nomi di Buttapietra e di Ca' di David con il numero della pagina e il rispettivo numero progressivo.

Siccome poi i trasporti debbono essere istradati sul nuovo tronco Isola della Scala-Verona, tutte le volte che questo determina la via più breve, si indicano nell'unito prospetto allegato *B* le diminuzioni da apportarsi alle attuali distanze chilometriche esposte nei prontuari manoscritti.

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 8-1924.*

RELAZIONI da	a e viceversa	Diminuzione — Km.
Verona e oltre	*Bologna* e oltre	6
Id.	*Nogara* e oltre	6
Id.	*Isola della Scala* e oltre	5
Id.	*Legnago* e oltre	4
Id.	*Rovigo* e oltre	5
Id.	Bovolone	4
Brescia e oltre	*Bologna* e oltre	3
Rovato e oltre	*Bologna* e oltre	4
Verona e oltre	Amola, Bertalia, Bolognina, Calderara di Reno, Camposanto, Crevalcore, Crocetta, Mirandola, Mortizzuolo, Ostiglia, Pellegrina, Persiceto, Poggio, Poggio Rusco, Revere, Revere Scalo, Roncanova di Gazzo V, S. Felice sul Panaro, Tavernelle d'Emilia, Tramuschio, Villa Poma	5
Verona e oltre	Panigale Scala, Quarantoli, S. Biagio in Padule, S. Giacomo di Martignone	6
Milano e oltre *Novara* e oltre	*Cerea*, Castagnaro, Costa, Lendinara, Ramodipalo, Salvaterra, Villabartolomea, Villa d'Adige	1
Bologna e oltre *Nogara* e oltre	*Legnago*, *Rovigo*, Adria, Badia, Baricetta, Brondolo, Cavanella d'Adige, Cavanella Po, Ceregnano, Chioggia, Fratta, Lama, Lorco, Rosolino, S. Anna di Chioggia, S. Apollinare con Selva, S. Pietro di Legnago.	2

Le distanze, diminuite di quanto sopra è detto, risultano stabilite per la via più breve di Verona-Buttapietra-Isola della Scala, quindi l'istradamento relativo a ciascuna di esse dovrà indicare questa nuova via.

Ordine di servizio N. 9.

Carri di proprietà privata - Capitolato e Regolamento.

Il Regolamento per i carri privati pubblicato coll'Ordine di servizio n. 83/1908 è stato abrogato e sostituito:

a) da un « *Capitolato per i carri privati F. S.* », entrato in vigore il 1° novembre 1923, concernente le norme per l'immatricolazione dei carri nel nostro parco, nonchè i diritti e gli oneri reciproci dell'Amministrazione e dei privati proprietari nascenti dalla immatricolazione stessa.

Esso è stato distribuito a tutte le Ditte che al 31 ottobre 1923 avevano carri immatricolati nel nostro parco ed agli uffici dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione e dal Servizio Movimento e Traffico presso il quale trovasi in vendita al prezzo di L. 3 la copia. (N. 604 del Bollettino commerciale n. 35/1923).

b) da un nuovo « *Regolamento per i carri privati* » che detta le norme per l'uso, la circolazione e la manutenzione e riparazione dei carri di proprietà privata.

Esso viene distribuito a tutte le stazioni della rete, ed agli organi esecutivi dei predetti Servizi.

Si raccomanda a tutto il personale, cui il presente Ordine di servizio viene distribuito, di prenderne esatta conoscenza, dovendo ogni agente nel disimpegno delle rispettive mansioni, attenersi strettamente a quanto il Regolamento stesso prescrive, onde non abbiano a lamentarsi irregolarità a danno dell'Amministrazione e giustificati reclami da parte dei proprietari dei carri e degli utenti, dei quali sarebbe chiamato a rispondere in via amministrativa e disciplinare.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Ordine di servizio N. 10.

Estensione di attivazione del nuovo regolamento sui segnali (1922).

In aggiunta a quanto dispone l'O. S. 40-1923, il nuovo regolamento sui segnali (edizione 1922) dovrà attivarsi alle ore 12 del 16 febbraio 1924 anche sulle linee seguenti:

Antico confine illirico (Km. 4.508) - Strassoldo-Cervignano.
Antico confine illirico (Km. 38 + 375) - Cervignano-Ronchi inferiore (incluso).
Cervignano - Grado.
Ala - Trento.
Linea della Sezione di Cagliari.

Le sezioni interessate disporranno che i dirigenti degli uffici e riparti si assicurino quanto prima che tutto il personale interessato sia a cognizione delle nuove norme da applicare, e daranno le disposizioni transitorie eventualmente occorrenti.

Distribuito agli agenti delle classi 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 32, 35, 37, 42, 45, 51,, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 *dei Compartimenti di Venezia e Trieste e della Delegazione di Cagliari.*

Ordine di servizio N. 11.

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

L'Istituto Consumi Ferroviari Stato « La Provvida » di Roma, è ammesso a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle forme e delle condizioni stabilite dal Regolamento di cui l'Ordine di Servizio n. 167 1911.

Il nome del detto Istituto deve quindi essere aggiunto nell'Allegato *A* al citato Regolamento, ristampato con l'Ordine di Servizio n. 165 - 1923.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Ordine di servizio N. 12.

Accettazione dei vaglia bancari e degli assegni bancari liberi da parte delle stazioni e delle gestioni autonome.

Le Stazioni e le Gestioni autonome sono autorizzate ad accettare Vaglia bancari dai debitori da esse conosciuti, per i pagamenti di importo non inferiore a 1000 lire da effettuarsi per qualsiasi titolo alla nostra Amministrazione.

Detti vaglia potranno però accettarsi soltanto se emessi dai tre Istituti di emissione (Banca d'Italia, Banco di Napoli e Banco di Sicilia), se in cifre tonde di mille lire o multipli di mille, se intestati ai debitori e con prima girata a favore dei Capi stazione (o dei Capi gestione nel caso di Gestioni autonome).

Le Stazioni e le gestioni autonome dovranno di massima versare detti vaglia, previa girata, alle Casse Compartimentali di giurisdizione e potranno, soltanto in via eccezionale, utilizzare i vaglia stessi per pagamenti indifferibili, sempre previa girata, quando non abbiano sufficiente disponibilità in valuta contante.

I vaglia compresi nei versamenti alle Casse saranno specificatamente indicati nelle distinte di versamento e nelle relative matrici.

Nei casi in cui i pagamenti mediante vaglia dovessero essere effettuati dalle gestioni non autonome, i rispettivi Capi gestione predisporranno le girate e le sottoporranno alla firma dei Capi stazione.

Con le stesse norme sopraindicate, le stazioni e le gestioni autonome sono pure autorizzate ad accettare i così detti « Assegni liberi » dei tre Istituti di emissione che hanno per caratteristiche la denominazione di assegno nella parte superiore del modulo e la indicazione del taglio fisso nel lato sinistro. Senonchè, essendo tali assegni staccati e firmati dai depositanti e non dagli Itituti presso i quali vennero effettuati i depositi a copertura, gli assegni stessi saranno da accettarsi non più girati, ma intestati direttamente ai Capi stazione ed ai Capi gestione.

Tanto nelle girate dei vaglia bancari, quanto nell'intestazione degli assegni bancari liberi dovrà farsi indicare la qua-

lità e non la persona dei funzionari giratari, e cioè: pagate a favore del Capo stazione di . . . . , oppure del Capo gestione di . . . .

Le girate stesse dalle stazioni e dalle Gestioni autonome dovranno sempre portare il timbro della Stazione o della gestione, rispettivamente; e la firma del funzionario girante dovrà essere preceduta dalla data e dal timbro « Il Capo stazione, oppure il Capo gestione ».

In nessun caso sono ammesse le girate in bianco.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con riferimento al Comunicato inserito nel *Bollettino ufficiale* n. 2 del 10 gennaio 1924 pag. 10 si informa che S. E. il Sottosegretario di Stato per il Ministero dei lavori pubblici ha riammesso la Ditta *Di Ciccio* Bonifacio fu Luigi a fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Circolare N. 2v

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle **ore 17 del giorno 15 febbraio 1924,** estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile e delle squadre di rialzo, limitatamente per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. V-57.a, scrivendo a mano nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta V-57 in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina scortato da Modulo M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in continente dovranno essere inviati alla più vicina Officina del Materialie rotabile o del Materiale mobile del continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile dell'isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Parte III — N. 4 - 24 gennaio 1924.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Sezione Movimento e Traffico ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze e i bagagliai, alla Sezione Movimento e Traffico.

Le Sezioni Movimento e Traffico, **entro il 29 febbraio 1924**, comunicheranno all'Ufficio Circolazione Veicoli l'esito, anche se negativo, delle ricerche compiutesi sulle proprie linee, indicando il numero di servizio dei veicoli rintracciati.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CIz ^{CR} **44287 - 44288 - 44289**

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 40, 41 42 *e* 45.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

SENTENZA

Trasporto di cose - Rimborso di eccedenza di tasse - Cessione del destinatario a favore del mittente - Reclamo del mittente cessionario - Modalità - Art. 62 ultimo comma e 64 § 2 delle tariffe.

Il mittente il quale agisca in virtù di cessione fattagli dal destinatario per ottenere il rimborso delle tasse pagate in più all'atto dello svincolo, mette in azione un diritto del destinatario medesimo e quindi deve seguire le norme proprie del diritto stesso. Pertanto deve proporre il reclamo alla stazione di arrivo e non già a quella di partenza.

TRIBUNALE DI MILANO (appello). Sentenza 15 dicembre 1923, 3 gennaio 1924 (*est.* Ferranti) Ferrovie Stato appellanti contro Caranti Antonio.

FATTO.

Ritenuto che Caranti Antonio effettuava una spedizione da Milano a Cagliari, in porto assegnato, destinatario Sano Leone, ed avendo questi, secondo che assume il Caranti, pagato all'atto dello svincolo L. 153,25 in più del dovuto e fatta cessione dei suoi diritti mediante dichiarazione scritta a tergo del bollettino di consegna a favore del mittente, costui avanzava il reclamo per il rimborso dell'importo non dovuto al Capo stazione di partenza di P. Vittoria di Milano; ma questi respingeva la domanda del Caranti, dichiarando che essa doveva essere presentata alla stazione di arrivo (Cagliari).

Il reclamante allora conveniva l' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato innanzi al Pretore 8° Mandamento di Milano, chiedendo la condanna della intimata al pagamento di dette L. 153,25.

L'adito magistrato con sentenza del 6-9 agosto 1923, sulla considerazione che il mittente, sebbene agisse come concessionario dei diritti del destinatario, aveva regolarmente secondo legge presentato il reclamo nella stazione di partenza, respingeva l' eccezione della convenuta e la condannava al chiesto pagamento di L. 153,25.

Avverso tale sentenza l'Amministrazione dello Stato proponeva appello.

In diritto.

Attesochè la questione proposta all'esame del collegio sia governata dagli articoli 62 e 64 dell'allegato al R. decreto legge 12 novembre 1921, n. 1585 applicabili al caso. L'art. 62 stabilisce che il diritto di proporre reclami ed azioni contro l'Amministrazione ferroviaria, in dipendenza del contratto di trasporto, spetta nel caso di somme esatte in più dall'amministrazione, al mittente od al destinatario, a seconda che l'uno o l'altro le abbia pagate. L'art. 64 parag. 2 che disciplina le formalità da seguirsi, dispone che il reclamo, da redigersi in due originali, deve essere presentato al Capo stazione (o capo gestione) del luogo di partenza quando è presentato dal mittente od a quello del luogo di arrivo, quando è presentato dal destinatario.

L'art. 62 suddetto concede poi la facoltà di cessione, fra mittente e destinatario, del diritto al rimborso di somme esatte in più dall'Amministrazione; e ciò senza formalità e con semplice dichiarazione del cedente sul duplicato della lettera di vettura, o sul bollettino di consegna. Stabilisce però che in tal caso rimane fermo il disposto del parag. 2 articolo 64 surriferito), a che l'Amministrazione non ha l'obbligo di accertare l'autenticità della firma del cedente ed ha il diritto, se effettua un pagamento, di trattenersi il duplicato e il bollettino, contenente la cessione.

La prima lettura di tali disposizioni può indurre nell'errore in cui cadde il primo Giudice, in quanto la dizione « fermo il disposto del paragrafo 64 » se esaminata superficialmente, può far credere che il richiamo disposto debba essere letteralmente applicato, e che quindi, a prescindere dal fatto della cessione, se è il mittente che reclama, sia pure come cessionario, debba rivolgersi sempre alla stazione di partenza, mentre a quella di arrivo debba reclamare il destinatario, anche se agisce quale cessionario del mittente. Ma la sana interpretazione della legge non è quella che si appaga del superficiale senso letterale delle disposizioni, sibbene quella che penetra la volontà e lo spirito. *Non dubbium ets in legem committere cum, qui verba legis amplexus, contra legnitur voluntatem* (65. *Cod.* 1°, 14 *Suodory et Valentiniano*). Orbene basta esaminare attentamente i cennati articoli di legge per convincersi che con la riferita disposizione e « fermo il disposto del paragrafo 2, art. 64 » il legislatore ha inteso dire che il fatto della cessione non deve influire in alcun modo sulle norme dettate da esso art. 64 circa le stazioni competenti a ricevere il reclamo; fermo nella sostanza il disposto, non già

della dizione materiale deve intendersi; mentre se si ammettesse che il mittente cessionario potesse rivolgersi alla stazione di partenza, per far valere il diritto del destinatario cedente e viceversa, ben si vede come la circostanza della cessione anzichè lasciar ferma la competenza normale delle stazioni, come stabilita nell'art. 64, paragrafo 2, verrebbe a cambiarla, capovolgendola.

Non si deve perder di vista la rilevantissima circostanza che il diritto di reclamare ed agire per somme esatte in più dalla Amministrazione, non ispetta indifferentemente al mittente od al destinatario, ma esclusivamente (salvo la cessione) a colui che fece il pagamento (art. 62 paragrafo 1, lettera *b*) e poichè il mittente fa il pagamento alla stazione di partenza, come il destinatario fa i pagamenti alla stazione di arrivo; poichè (l'art. 64 ridotto) il mittente deve ugualmente reclamare alla stazione di partenza e a quella di arrivo il destinatario; la regola si sostanzia in questo: che i reclami per somme esatte in più dall'Amministrazione (a prescindere dal caso eccezionale della cessione) devono essere presentati alla stazione, alla quale il pagamento fu fatto.

Questo rilievo rivela, in modo evidente, le finalità delle disposizioni in esame.

Il legislatore ha creduto opportuno che i reclami per rimborso di somme pagate in più dagli utenti fossero trattati da quella stazione, che a ciò poteva più adeguatamente attendere; da quella cioè che avendo fatto la riscossione era già investita della pratica e poteva meglio discuterne, a mezzo forse del funzionario stesse che esigette le somme, e certo avendo sul luogo i documenti riferibili al reclamo.

Orbene, il legislatore che, come è noto, nel dettare condizioni in materia di trasporti ferroviari, cerca sempre di tutelare e difendere l'interesse dell' Amministrazione di fronte alle pretese degli utenti, nel concludere la facoltà di cessione del diritto a reclamo per somme esatte in più dall'Amministrazione non ha voluto che si derogasse alla regola generale sovraccennata, affinchè non rimanesse frustrata la finalità di essa; e detto la ripetura resteizione (fermo il disposto del paragr. 2 dell'art. 64) la quale pertanto non può essere interpretata che nel senso di cui sopra espresso.

Sarebbe davvero contrario alla *mens legis* il pensare, come vuole l'appellato, che la disposizione in esame sia di favore per gli autenti per agevolarli nelle pratiche di reclamo in caso di cessioni. L'agevolazione si risolverebbe in un aggravio per la Amministrazione, che dovrebbe far trattare la pratica da una stazione non investitane, contrariamente alla regola generale; e che ciò non sia nel concetto della legge ri-

sulta dal complesso delle norme che disciplinano la cessione in esame (ult. cap. paragr. 1° dell'art. 62), dalla quale chiaramente traspare che si ammette bensì la facoltà di cedere il diritto di reclamo, ma a patto che ciò non rechi molestia ed aggravio alla Amministrazione. La cessione infatti non solo è limitata fra i soli mittenti e destinatari, ma la ferrovia è esonerata dall'obbligo di accertare l'autenticità della firma del cedente ed ha diritto di trattenersi perfino, in caso di pagamento, lo scritto contenente il documento di cessione.

Tutte cautele queste apertamente di favore per l'Amministrazione, e fra esse, e in unico contesto, l'art. 62 dichiara che deve rimaner fermo il paragrafo 2 dell'art. 64, onde par chiaro che anche questa disposizione è dettata a favore della Amministrazione e non dell'autente e quindi deve essere interpretata nel senso esaminato dianzi.

Le regole generali confermano infine tale interpretazione, perocchè non è dubbio che nella cessione di un diritto, il cessionario subentra nelle ragioni del cedente e quindi le sue qualità personali non possono modificare nell'obbietto nè le condizioni d'esercizio del diritto ceduto.

Più particolarmente nella specie in questione il mittente, allorchè reclama in virtù di cessione del destinatario, mette in azione il diritto di costui e quindi evidentemente dovrà seguire le norme proprie del diritto medesimo e contenersi come avrebbe dovuto il destinatario, ove avesse agito.

L'Amministrazione ferroviaria, come debitrice ceduta, è terzo, rispetto alla cessione e quindi il diritto di credito, che era del mittente, rimane tale, benchè esercitato dal destinatario in virtù della cessione e viceversa; epperò le formalità di cui all'art. 64 paragr. 2 vanno rapportate al diritto reclamato e al suo originario titolare e non già alle peculiari qualità personali di colui che lo acquistò.

Il Collegio adunque, che si è dovuto attardare nella disamina ad onta della parvità della causa, involvendo a contesa una questione di principio, deve riconoscere che in ossequio alla più retta interpretazione della legge, e senza tener conto dell'ordine di servizio prodotto dalle ferrovie, che non può avere alcun peso nella decisione (il reclamante Caranti, siccome agiva in virtù di cessione del diritto del destinatario Sano, che aveva eseguito il pagamento, doveva presentare il suo reclamo al Capo della stazione di arrivo, ed avendolo invece avanzato alla stazione di partenza, a buon diritto quel capo gestione ebbe a respingerlo. E poichè un nuovo reclamo non fu più proposto, l'azione giudiziale non poteva essere accolta come erroneamente fu fatto nella gravata sentenza, la quale pertanto dev'essere riformata.

Anno XVII - N. 5

31 Gennaio 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

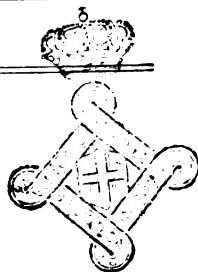
INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

(5869) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

Regio Decreto 31 *dicembre* 1923, *n.* 2918, *che esonera l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dall'obbligo di prestazioni sanitarie per alcune categorie di personale* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 23 maggio 1907, n. 289;
Visto il R. decreto 23 maggio 1907, n. 290;
Vista la legge 9 luglio 1908, n. 418;
Visto il decreto Ministeriale 31 dicembre 1913, coll'annesso regolamento per il servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato;
Vista la legge 7 aprile 1921, n. 368;
Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato e la Direzione generale della sanità pubblica;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Su proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Salvo il disposto del successivo art. 2, l'obbligo delle prestazioni sanitarie che verso i rispettivi compartecipanti già spettava al cessato Consorzio di mutuo soccorso per l'art. 8 del relativo statuto approvato col R. decreto 23 maggio 1907, n. 290 e alla seconda sezione del cessato Istituto di previdenza per l'art. 28 del relativo statuto approvato col R. decreto 23 maggio 1907, n. 289, obbligo che colla cessazione dei predetti Istituti passò all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in forza dell'art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418, cessa di sussistere dal 1° gennaio 1924.

Art. 2.

A decorrere dal 1° gennaio 1924, l'obbligo delle prestazioni sanitarie da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è manenuto unicamente:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 22 gennaio 1924, n. 18.

1° Nelle località dichiarate malariche, ai sensi delle leggi sanitarie ed anche, per quanto possibile, ai fini dell'esercizio profilattico della « piccola bonifica » di cui nel testo unico delle leggi sulle bonificazioni;

2° Nelle località dichiarate dall'Amministrazione stessa disagiate o inospiti;

3° Nei casi di infortuni sul lavoro o di ferimento in servizio del personale stabile, in prova e avventizio per servizi continuativi.

Art. 3.

La designazione delle località disagiate o inospiti ai sensi del punto 2 del precedente art. 2 sarà fatta mediante deliberazione del Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre* 1923, *n.* 2949, *contenente modificazioni al R. decreto* 12 *luglio* 1923, *n.* 1536, *riguardante concessioni di carte di libera circolazione e biglietti gratuiti sulle ferrovie dello Stato.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private:

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 gennaio 1924, n. 17.

Visto il R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;
Udito il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I sottoindicati articoli del R. decreto 12 luglio 1923, numero 1536 riguardante disposizioni per le carte di libera circolazione sulle Ferrovie dello Stato, per la concessione dei biglietti di servizio e gratuiti e per l'uso dei compartimenti riservati e delle carrozze salone, sono modificati come appresso:

Art. 3, punto 1°, lettera *a*):

« 1° Per l'intera rete:

« *a*) al direttore generale e ai funzionari delle Ferrovie dello Stato dei primi cinque gradi indicati nei quadri di classificazione allegati al R. decreto 6 dicembre 1923, numero 2651, nonchè ai funzionari dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili dei gradi quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo classificati nelle tabelle allegate al Regio decreto 11 novembre 1923, n. 2395, in attività di servizio ».

Art. 3, punto 2°, lettera *a*):

« 2° Per determinate percorrenze:

« *a*) ai funzionari delle Ferrovie dello Stato del grado sesto indicati nei quadri di classificazione allegati al Regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, e agli allievi ispettori, nonchè al personale sanitario ausiliario delle ferrovie stesse e ai funzionari dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili dei gradi nono e decimo, classificati nelle tabelle allegate al R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, in attività di servizio, giusta le norme per l'applicazione del presente decreto.

« Le disposizioni del punto 1°, lettera *a*) e del punto 2°, lettera *a*) del presente articolo si applicano anche ai funzionari del Ministero delle finanze, in numero non maggiore di cinque che sovraintendano o siano normalmente adibiti al disimpegno del sindacato e della vigilanza sulle ferrovie

concesse all'industria privata, a norma degli articoli 19 e 20 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e 3 della legge 27 giugno 1912, n. 638.

« Al personale delle Ferrovie dello Stato e a quello dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili dei gradi rispettivamente inferiori ai sopra indicati, che debbano viaggiare con frequenza per motivi di servizio, vengono concessi biglietti a libretto per le percorrenze da determinarsi in relazione alle singole attribuzioni. Quando speciali motivi di servizio lo richiedano, il Commissario straordinario può concedere carte di libera circolazione al personale di qualsiasi grado per determinati percorsi e anche per l'intera rete ».

Art. 5, punto 1°:

« 1° Per l'intera rete:

« Ai funzionari a riposo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di grado non inferiore al secondo, giusta le classificazioni dei quadri allegati al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651 ».

Art. 5, punto 2°, lettera *a*):

« 2° Per determinate percorrenze:

« *a*) ai funzionari a riposo dell'Amministrazione delle ferorvie dello Stato dei sotto indicati gradi:

« del grado 3° nel limite di km. 4000;
« del grado 4° nel limite di km. 3000;
« del grado 5° nel limite di km. 2000;
« del grado 6° nel limite di km. 1000.

« I gradi suddetti si riferiscono ai quadri del R. decreto sopra citato ».

Art. 5, penultimo comma, soppresso.

Art. 5, ultimo comma:

« Le carte suddette saranno gravate di un diritto fisso nei sotto indicati limiti, da pagarsi per ogni anno solare prima del rilascio delle carte stesse:

« L. 150 se la percorrenza è per l'intera rete;
« L. 100 se la percorrenza è da km. 3001 a 4000;
« L. 75 se la percorrenza è da km. 2001 a 3000;
« L. 50 se la percorrenza è da km. 1001 a 2000;
« L. 25 se la percorrenza non è superiore a 1000 km.

« I diritti fissi di cui sopra sono ridotti della metà, quando le carte di libera circolazione vengono rilasciate nel secondo semestre dell'anno solare ».

Art. 6, punto 2°, lettera *a*), ultimo periodo:

« Nei viaggi per trasloco la concessione è estesa ad altre persone di famiglia purchè risultino permanentemente conviventi con l'agente ».

Art. 7, punto 1°, lettera *d*):

« *d*) al personale dei gradi 14 e 15 indicati nei quadri di classificazione allegati al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, e di qualifiche equipollenti e fino al compimento del decimo anno di servizio, computato il periodo di avventiziato, le concessioni di cui alle lettere *a*), *b*) e *c*) vengono limitate a un solo biglietto di andata e ritorno per ciascuna delle persone ivi indicate ».

Art. 7, punto 3°, primo comma:

« Al personale di ruolo a riposo delle Amministrazioni indicate nell'art. 5 e relative famiglie (moglie, figli celibi di età non superiore ai 25 anni e figlie nubili) nel limite di un biglietto di andata e ritorno per ogni anno solare ».

Art. 7, punto 3°, secondo comma, secondo periodo:

« La concessione è estesa per lo stesso periodo di tempo alle persone di famiglia sopra specificate ».

Art. 7, punto 3°, terzo comma:

« Il trattamento di cui al primo comma del presente punto 3° è fatto altresì alla vedova e agli orfani (figli celibi e figlie nubili di età non superiore ai 25 anni, nonchè figlie nubili di età superiore ai 25 anni se conviventi con la madre) degli agenti di ruolo delle Amministrazioni indicate all'articolo 5, morti per cause di servizio dopo almeno un anno dalla assunzione, oppure per cause comuni mentre erano in attività di servizio da almeno dieci anni o dopo il collocamento a riposo. Il detto trattamento è esteso inoltre per il periodo di tempo indicato, nel secondo comma del presente punto 3° alle vedove e agli orfani dei sanitari ausiliari morti mentre erano in attività di servizio da almeno dieci anni o dopo la dispensa dal servizio nelle condizioni di cui al suddetto secondo comma ».

Art. 7, dopo il penultimo comma:

« Ciascun biglietto gratuito di andata e ritorno nei casi di cui ai punti 1°, 2° e 3° del presente articolo può essere con-

vertito in due biglietti gratuiti di viaggio semplice da e per qualunque stazione della rete statale ».

Art. 8, punto 2°, lettera c):

« Per ogni anno solare, al personale e famiglie di cui all'articolo 7, punto 1°, lettere a), b) e c) complessivamente due concessioni, ciascuna per due spedizioni di kg. 100; al personale e famiglia di cui al punto 1°, lettera d), e al punto 2° dell'articolo stesso complessivamente una concessione per due spedizioni di kg. 100 ».

Art. 10, comma 2°:

« Per ciascuna spedizione gratuita di bagaglio nei casi di cui alla lettera c), punto 2° dell'art. 8 è dovuto dal titolare o portatore del buono un diritto fisso di L. 1 ».

Art. 13, primo comma:

« I senatori del Regno e i deputati al Parlamento hanno diritto annualmente a otto biglietti gratuiti di 1ª classe e a quattro di 2ª classe di viaggio semplice da e per qualunque stazione della rete statale per uso esclusivo della famiglia (moglie, discendenti, genitori, fratelli, sorelle, generi, nuore e domestici), nonchè a 12 concessioni per trasporto gratuito del bagaglio, valida ognuna per 25 chilogrammi. E' escluso un diverso uso dei biglietti predetti, fatta eccezione per il caso di persone che accompagnino il senatore o deputato per motivi di salute ».

Art. 13, secondo comma:

« Tali concessioni sono valide sino al compimento dell'anno dal giorno della prima convocazione della Camera dei deputati. Avvenendo che la Camera dei deputati venga sciolta prima dello spirare dell'anno, le concessioni suddette cesseranno di avere validità il giorno precedente a quello della prima convocazione del Parlamento. L'uso di ciascun biglietto di corsa semplice è subordinato al pagamento del diritto fisso di L. 10 se in 1ª classe e di L. 6 se in 2ª slasse. Per ciascuna spedizione gratuita di bagaglio è dovuto il di ritto fisso di cent. 50 ».

Art. 17, punto 4°:

« Presidente e vice-presidenti in carica del Senato del Regno e della Comera dei deputati ».

Art. 21, secondo comma:

« La richiesta deve essere diretta al Ministro per i lavori pubblici o al Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato, rispettivamente dalla Presidenza del Consiglio, del Senato del Regno e della Camera dei deputati ».

Art. 23, primo comma:

« Gli articoli 83 e 84 della legge 7 luglio 1907, n. 429; gli articoli 3 e 5 della legge 9 luglio 1908, n. 406, e le annesse tabelle *A, B* e *C*, il R. decreto 21 luglio 1910, n 628; il decreto Luogotenenziale 28 settembre 1917, n. 1700; le parti II, IV e VI del regolamento approvato col R. decreto 26 novembre 1908, n. 804, e il R. decreto 27 dicembre 1908, n. 819; l'art. 17 del decreto Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467; l'art. 14 della legge 30 settembre 1920, n. 1405; l'articolo 18 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, nella parte relativa al comma 7 dell'art. 44 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, e in genere tutte le altre disposizioni in contrasto col presente decreto, sono abrogate ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Regio Decreto 31 *dicembre* 1923, *n.* 2950, *concernente l'estensione alle cooperative edilizie ferroviarie delle norme relative alla assegnazione di alloggi ad alcune categorie di impiegati e pensionati di altre Amministrazioni dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2350, convertito in legge 5 ottobre 1920, n 1432, e le successive disposizioni relative al finanziamento delle cooperative costituite tra il personale delle Ferrovie dello Stato per la costruzione di case economiche;

Visto il testo unico approvato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, e gli altri provvedimenti in materia di edilizia economica e popolare;

Ritenuta l'opportunità di estendere alle cooperative edilizie ferroviarie le norme relative all'assegnazione di alloggi cooperativi ed a favore di talune categorie di impiegati o pensionati di altre Amministrazioni dello Stato quelle per l'assegnazone di alloggi a soci delle dette cooperative edilizie ferroviarie per la costruzione di case economiche;

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono estese alle cooperative edilizie tra il personale delle Ferrovie dello Stato comunque finanziate col contributo dello Stato, le disposizioni del R. decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, e tutte le altre riguardanti l'edilizia economica e popolare.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* dal 22 gennaio 1924, n. 18.

Art. 2.

Gli addetti al Commissariato straordinario per le ferrovie dello Stato istituito col R. decreto-legge 31 dicembre 1922, n. 1681, anche se non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ma purchè siano impiegati o pensionati di altre Amministrazioni dello Stato e abbiano i prescritti requisiti, possono essere soci assegnatari degli alloggi costruiti da cooperative edilizie delle Ferrovie anzidette, e conseguentemente del relativo mutuo edilizio individuale col contributo dello Stato.

Art. 3.

Per gli addetti indicati nel precedente art. 2, l'assegnazione dell'alloggio è autorizzata a favore di coloro che si trovino nelle condizioni di cui all'art. 22 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, i quali abbiano fatta domanda di iscrizione a socio di cooperative edilizie ferroviarie entro quindici giorni dalla pubblicazione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Deliberazione 27 *gennaio* 1924, *n.* 2757, *relativa alle condotte ferroviarie.*

In virtù delle facoltà conferitegli dell'art. 2, comma *a*), del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto il R. decreto n. 3082 del 31 dicembre 1923;

Visto il R. decreto ministeriale 31 dicembre 1913 e successive modificazioni;

Vista la propria deliberazione n. 1274 del 27 giugno 1923;

Vista la proposta del Segretario Generale;

Delibera:

Art. 1.

Nei centri urbani, con popolazione ferroviaria non inferiore a 1000 agenti circa, verranno istituite le condotte ferroviarie di cui all'art. 3 del R. decreto n. 3082 del 31 dicembre 1923.

Art. 2.

Le condotte ferroviarie saranno distinte in tre classi.

I medici condotti saranno assunti in qualità di provvisori in seguito a concorso per titoli fra medici di riparto ferroviari e liberi professionisti, secondo le norme che saranno emanate col relativo bando di concorso e ad essi sarà assegnata la classe ed il relativo stipendio in relazione alla condotta cui saranno preposti per effetto dell'esito del concorso stesso.

Art. 3.

Dopo la prima assegnazione delle condotte, verificandosi vacanze in quelle di classe superiore, l'Amministrazione ha facoltà di assegnarvi a scelta medici provenienti da classe inferiore, mettendo poi a concorso i posti rimasti scoperti. I medici condotti potranno, per domanda o per disposizione dell'Amministrazione, essere assegnati ad altra condotta della stessa classe, o di classe inferiore; in questo caso conserveranno *ad personam* il trattamento precedente.

Art. 4.

L'Amministrazione ha facoltà di modificare in qualunque tempo la circoscrizione delle condotte, senza che ciò dia di-

ritto pei titolari delle condotte ad aumento di retribuzione; essa ha pure facoltà di affidare le condotte, sia in via definitiva, sia in via provvisoria, per vacanze temporanee, a funzionari sanitari di ruolo.

Art. 5.

Colla costituzione delle condotte ferroviarie verranno soppressi i riparti medici delle rispettive circoscrizioni, per le quali le facoltà e gli obblighi dei medici di riparto vengono integralmente assunti dai medici condotti. A questi è fatto obbligo di espletare anche quelle altre mansioni di carattere tecnico od amministrativo che l'Ufficio Centrale Sanitario, e gli Ispettorati Sanitari Compartimentali, credessero di affidare loro.

Art. 6.

I medici condotti rimangono, per quanto non sia diversamente disposto dal R. decreto n. 3082 del 31 dicembre 1923 o dalla presente deliberazione, sottoposti al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato ed a quello del personale provvisorio ed aggiunto; e quindi contraggono in particolare l'obbligo di non esercitare la libera professione.

Art. 7.

Ai medici condotti verranno rimborsate le spese per mezzi di trasporto, nei modi e nella misura che verrà stabilita dal sottoscritto.

Art. 8.

La istituzione delle condotte mediche ferroviarie avverrà in modo graduale, a partire dal 1° marzo 1924, dalla quale data ha vigore la presente deliberazione.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione rimane abrogata.

Roma, addì 27 gennaio 1924.

Il Commissario Straordinario.
TORRE.

Visto, si approva
Roma, li 31 gennaio 1924.

Il Ministro
Carnazza.

DELIBERAZIONE *del 27 gennaio 1924, n. 2758, relativo al numero ed alla distribuzione dei Riparti Lavori.*

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*), del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Vista la propria deliberazione n. 1273 del 27 giugno 1923;

Visti gli ordini di servizio n. 134, 148 e 158-1923 relativi alla applicazione della citata deliberazione;

Vista la proposta del Segretario Generale;

Delibera:

Art. 1.

Il numero e la distribuzione dei Riparti Lavori, indicati nel prospetto allegato alla deliberazione n. 1273 del 27 giugno 1923, sono aboliti.

Art. 2.

Vengono istituiti 177 Riparti Lavori, aventi sede e circoscrizione come risulta dall'allegato prospetto.

Art. 3.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° febbraio 1924.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 27 gennaio 1924.

Il Commissario straordinario.
TORRE.

Roma, li 31 gennaio 1924.

Visto, si approva.

Il Ministro
CARNAZZA.

Allegato alla Deliberazione n 2758 del 27 gennaio 1924.

Prospetto dimostrativo delle sedi e ciscoscrizioni dei Riparti Lavori.

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
Compartimento di TORINO.				
Torino Sud.	1	Torino	Torino (Ufficio Sezione)	Torino P. N. (i) - Trofarello (i). Torino P. N. (e) - Bivio Crocetta (i). Torino Smistamento (e) - Bivio Lagrangia (i). Trofarello (e) - Chieri (i). Bivio Sangone (e) - Candiolo (e)
	2	Pinerolo	Id.	Candiolo (i) - Torre Pellice (i). Bricherasio (e) - Barge (i). Airasca (e) - Moretta (i). Moretta (e) - Cavallermaggiore (e).
	3	Bra	Id.	Trofarello (e) - Bra (e). Carmagnola (e) - Savigliano (e). Cavallermaggiore (e) - Castagnole (e).
	4	Saluzzo	Id.	Moretta (e) - Cuneo (e). Busca (e) - Dronero (i). Savigliano (i) - Cuneo (e). Saluzzo (e) - Savigliano (e).
	5	Carrù	Id.	Bra (e) - Ceva (e). Ceva (e) - Ormea (i).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
segue **Torino Sud.**	6	Cuneo	Cuneo	Cuneo (i) - S. Dalmazzo di Tenda (i). Cuneo (e) - Bastia (e).
	7	Savona	Savona	Ceva (i) - Savona (e). Savona (i) - Vado (i). Savona (e) - Savona Porto (i). S. Giuseppe di Cairo (e) - Altare (i).
Torino Nord	1	Avigliana	Torino (Ufficio Sezione)	Bivio Lagrangia (e) - S. Antonino (i). Raccordo Bivio Lagrangia - Bivio Crocetta. Bivio Crocetta (e) - Bianzè (e).
	2	Bardonecchia	Id.	S. Antonino (e) - Bussoleno (i) - Modane (e). Bussoleno (e) - Susa (i).
	3	Aosta	Id.	Chivasso (e) - Aosta (i).
	4	Montiglio	Id.	Chivasso (e) - Asti (e). Castelrosso (e) - Casale Popolo (e).
	5	Santhià	Id.	Bianzè (i) - Santhià (e) - Romagnano (e). Vignale (e) - Varallo (i). Santhià (i) - Vercelli (e).
	6	Novara	Novara	Vercelli (i) - Novara (i) - Rho (e). Novara (e) - Vignale (i). Novara (e) - Mortara (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
segue **Torino Nord**	7	Domodossola	Novara	Vignale (e) - Cuzzago (e) - Premosello (e) - Domodossola (e). Romagnano (e) - Borgomanero (e) - Arona (e).
Alessandria	1	Asti	Alessandria (Ufficio Sezione)	Trofarello (e) - Solero (e). Asti (e) - Castagnole (e).
	2	Nizza	Id.	Asti (e) - Nizza (e) - Acqui (e). Cantalupo (e) - Castagnole (i).
	3	Acqui	Id.	Alessandria (e) - Acqui (i) - S. Giuseppe (e).
	4	Alessandria	Id.	Solero (i) - Alessandria (i) - Bivio Bormida (i). Alessandria (e) - Torreberetti (i). Torreberetti (e) - Pavia (e). Valenza (e) - Casale (e).
	5	Mortara	Id.	Torreberetti (e) - Mortara (i). Mortara (e) - Corsico (i). Mortara (e) - Cava Carbonara (e).
	6	Casale Monferrato	Casale Monferrato	Asti (e) - Casale (e). Casale (i) - Vercelli (e). Vercelli (e) - Mortara (e). Mortara (e) - Casale (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di MILANO

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Milano ovest	1	Milano	Milano (Ufficio Sezione)	Stazioni di Milano, raccordi, diramazioni e linee fino a Musocco (e), Greco (i), Pioltello Limito (e), D. Bivio Porta Vittoria (i), Bivio Porta Romana (e), Bivio Vigevano (i). Bivio Vigevano (e) - Milano P. Genova (i).
	2	Gallarate	Id.	Bivio Vigevano (e) - Musocco (i) - Gallarate (i). Gallarate (e) - Porto Ceresio (i). Gallarate (e) - Laveno (e). Bivio Simonetta (e) - Bivio Ghisolfa (e).
	3	Luino	Id.	Bivio Vignale (e) - Arona (e). Oleggio (e) - Sesto Calende (e) - Pino (i) - Confine.
	4	Domodossola	Id.	Gallarate (e) - Iselle (i) - comprese le stazioni di Cuzzago e Premosello della Novara - Domodossola.
	5	Pavia	Id.	D. Bivio Vittoria (e) - Rogoredo (i) - Voghera (e). Bressana (e) - Broni (e). Rogoredo (e) - Bivio P. Romana (i) - Bivio Vercelli (e). Cava Carbonara - Cava Manara (disarmata). Milano P. Genova (e) - Corsico (e). Bivio Naviglio Grande (e) S. Cristoforo (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
segue **Milano Ovest**	6	Voghera	Milano (Ufficio Sezione)	Bivio Bormida (e) - Piacenza (e). (Novi) Km. 2.647 - Tortona (e).
Milano Est	1	Como	Milano (Ufficio Sezione)	Greco M. (e) - Chiasso (e). Diramazione Como Lago. Lecco (e) - Albate Camerlata (e). Monza (e) - Calolzio (e).
	2	Treviglio	Id.	Pioltello Limito (i) - Brescia (e). Rovato (e) - Palazzolo (e). Palazzolo (i) - Bergamo (e) Palazzolo (e) - Paratico (i). Bivio Bergamo (e) - Treviglio Ovest (e).
	3	Bergamo	Id.	Treviglio (e) - Bergamo (e). Bergamo (i) - Lecco (e). Ponte S. Pietro (e) - Usmate (e) - Seregno (e).
	4	Valtellina	Id.	Lecco (i) - Colico (i) - Sondrio (i). Colico (e) - Chiavenna (i).
	5	Codogno	Id.	Rogoredo (e) - Piacenza fino al deviatoio Ponte sul Po, lato Milano (e) . Pavia (e) - Casalpusterlengo (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
Cremona.	1	Cremona	Cremona (Ufficio Sezione)	Codogno (e) - Mantova (e).
	2	Crema	Id.	Treviglio (e) - Cremona (e). Cremona (e) - Borgo S. Donnino (e).
	3	S. Zeno	Id.	Olmeneta (e) - Brescia (e). Parma (e) - S. Zeno (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di BOLOGNA

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Bologna . .	1	Bologna	Bologna (Ufficio Sezione)	Castelfranco E. (i) - Castel S. Pietro (i). Bologna (e) - Marzabotto (e). Raccordo Borgo Panigale - Bivio Lavino.
	2	Piacenza	Id.	Deviatoio Ponte Po lato Milano (i) - Piacenza (i) - Parma (e). Parma (e) - Modena (e).
	3	Rimini	Id.	Castel S. Pietro (e) - Rimini (i).
	4	Porretta	Id.	Marzabotto (i) - Pistoia (e).
	5	Ostiglia	Id.	Bologna (e) - Nogara (i) - Isola della Scala (i) - Verona (e).
	6	Mantova	Id.	Modena (i) - Castelfranco E. (e). Modena (e) - Mantova (i) - Dossobuono (i) - Km. 94.300.
	7	Borgotaro	Parma	Parma (i) - Pontremoli (e). Borgo S. Donnino (e) - Fornovo (e).
Ferrara . . .	1	Ferrara	Ferrara (Ufficio Sezione)	Bologna (e) - Paviole (e). Raccordo Bivio Bertalia- Bivio Battiferro. Ferrara (e) - Portomaggiore (i).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
segue **Ferrara**	2	Rovigo	Ferrara (Ufficio Sezione)	Paviole (i) - Padova C. M. (e). Costa (i) - Rovigo (e). Legnago (e) - Monselice (e).
	3	Legnago	Id.	Dossobuono (e) - Isola della Scala (e) - Castagnaro (e). Mantova (e) - Nogara (e) - Cerea (e).
	4	Adria	Id.	Castagnaro (i) - Costa (e). Rovigo (e) - Chioggia (i).
	5	Lavezzola	Id.	Portomaggiore (e) - Ravenna (e). Lugo (e) - Lavezzola (e). Faenza (e) - Russi (e). Granarolo (e) - Lugo (e).
	6	Ravenna	Id.	Ravenna (i) - Rimini (e). Castelbolognese (e) - Ravenna (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di VENEZIA.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Venezia . . .	1	Venezia	Venezia (Ufficio Sezione)	Mestre (e) - Venezia S. L. (i). Diramazione a Venezia Marittima e Stazione Marittima. Quadrivio Catene (e) - Quadrivio Gazzera (e). Quadrivio Gazzera (i) - Treviso (i) - Pianzano (i). Treviso C. (e) - Treviso P. C. (i).
	2	Casarsa	Id.	Marano (e) - Mestre (i) Pianzano (e) - Udine (e).
	3	Mestre	Id.	(Mestre) Quadrivio Gazzera (e) - Portogruaro (e).
	4	Motta	Id.	Treviso (e) - Portogruaro (e). Portogruaro (e) - Casarsa (e). Motta di Livenza (e) - San Vito (e).
	5	Primolano	Id.	(Mestre) Quadrivio Catene (e) - Bassano (i)- Primolano (i). Bassano (e) - Cittadella (e).
	6	Padova	Id.	(Padova C.) Km. 225.20 Marano (i). Padova C. M. (i) - Padova C. (e). Raccordi intorno a Padova. Cittadella (e) - Campo S. Piero (i) - Padova (e). Campo San Piero (e) - Castelfranco (e). Cittadella (i) - Albaredo (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denomianzione	Sede	
segue **Venezia**	7	Montebelluna	Venezia (Ufficio Sezione)	Castelfranco (e) - Montebelluna (e). Albaredo (i) - Treviso P. C. (e). Treviso P. C. (e) - Feltre (e). Montebelluna (e) - Susegana (e). Raccordo S. Feltrino - Bivio S. Gaetano.
	8	Belluno	Id.	Feltre (i) - Belluno (i) - Calalzo (i).
Bolzano con sede provvisoria a **Trento**	1	Trento	Trento (Ufficio Sezione)	Ala (i) - Trento (e). Trento (i) - Egna (e). Mori (e) - Riva (i).
	2	Bolzano	Id.	Egna (i) - Ponte all'Isarco (i). Ora (e) - Predazzo (i).
	3	Brennero	Id.	Ponte all'Isarco (e) - Brennero (i). Fortezza (e) - Aica (i). Chiusa Val Gardena (e) - Plan Val Gardena (i).
	4	Valsugana	Id.	Trento (e) - Malè (i). Trento (e) - Primolano (e).
	5	Merano	Id.	Bolzano (e) - Malles (i).
	6	Brunico	Id.	Aica (e) - S. Candido (i) - Confine. Brunico (e) - Campo Tures (Sand) (i).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
Verona. . .	1	Brescia	Verona (Ufficio Sezione)	Brescia (i) - Km. 142-200 (Verona P. N.). Diramazione Desenzano (e) - Desenzano Lago.
	2	Verona P. N.	Id.	(Verona P. N.) Km. 142,200 Verona P. V., (e). Verona P. N. (e) - Ala (e). Km. 94-300 (Modena-Verona) Verona P. N. (e).
	3	Verona P. V.	Id.	Verona P. V. (i) - Vicenza (e).
	4	Vicenza	Id.	Vicenza (i) - Km. 225-200 (Padova). Vicenza (e) - Schio (i). Vicenza (e) - Cittadella (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di TRIESTE.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Trieste	1	Trieste	Trieste (Ufficio Sezione)	Trieste Centr. (i) - Trieste Campo Marzio(i) - Barcola (i). Trieste Campo Marzio (e) - Trieste S. Sabba (i) - Zaule (i). Trieste Campo Marzio (e) - Zaule Val Rosandra (i).
	2	Sesana	Id.	Trieste Centr. (e) - S. Pietro del Carso (e). Bivio Galleria (e) - Bivio d'Aurisina (e). Bivio di Aurisina (i) - Bivio Viadotto (e). Divaccia (e) - Erpelle Còsina (e).
	3	San Pietro del Carso	Id.	S. Pietro del Carso (i) - Postumia (i) - confine. S. Pietro del Carso (e) - Abbazia (i).
	4	Erpelle Còsina	Id.	Trieste Campo Marzio (e) - Prevacina Gradiscutta (e). Trieste Campo Marzio (e) - Erpelle Cosina (e). Erpelle Cosina (i) - Castel Lupogliano (i). Raccordo Opicina - Villa Opicina.
	5	Pola	Id.	Castel Lupogliano (e) - Pola (i). Canfanaro (e) - Rovigno (i).
	6	Parenzo	Id.	Zaule Val Rosandra (e) - Parenzo (i).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
Udine . . .	1	Udine	Udine (Ufficio Sezione)	Ronchi Vermegliano (i) - Cormons - Udine (i). Udine (e) - S. Giorgio Nogaro (e). Palmanova (e) - Cervignano del Friuli (e).
	2	Monfalcone	Id.	Bivio d'Aurisina (e) - Ronchi Vermegliano (e). Monfalcone (e) - Portogruaro (i). Raccordo Ronchi Staranzano (e) - Ronchi Vermegliano (e) Diramazione a Porto Rosega. Raccordo al Porto Nogaro. Cervignano del Friuli (e) - Grado (i).
	3	Spilimbergo	Id.	Casarsa (e) - Gemona (e). Udine (e) - Gemona (e).
	4	Pontebba	Id.	Gemona (i) - Porticina (i). Tarvisio Sobborgo (e) - Fusine Laghi (i).
	5	Gorizia Montesanto	Gorizia	Aidussina (i) - Prevacina (i) - Piedicolle (i). Bivio Nord (e) - S. Pietro di Gorizia (e). Gorizia Centrale (e) - Bivio Meridionale (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di GENOVA.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Genova . .	1	Novi	Genova (Ufficio Sezione)	Bivio Bormida (e) - Ronco (e). Ronco (e) - Arquata Scrivia (e) -Tortona (e). Dal Km. 0,400 al Km. 2.647 dela Novi Tortona.
	2	Ronco	Id.	Ronco (i) - Busalla - Rivarolo (i). Bivio Polcevera (e) - S Quirico - Mignanego - Ronco (e). Parco del Campasso ed allacciamenti con la linea dei Giovi, con la succursale dei Giovi e con le linee del Porto di Genova. Allacciamento Parco Campasso (e) - Sampierdarena (e).
	3	Genova	Id.	Sampierdarena (e) - Genova P. P. - Genova P. B. (i). Sampierdarena (e) - S. Limbania - P. Caricamento Molo Vecchio. Raccordi fra le calate Grazie e Genova P. P. e P. B. e fra S Limbania e Genova P. B. Diramazioni e raccordi fra le linee suddette.
	4	Chiavari	Chiavari (1)	Genova P. Brignole (e) - Spezia (e).

(1) Residenza temporanea a Spezia.

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
segue **Genova.**	5	Sestri Ponente	Genova (Ufficio Sezione)	Rivarolo (e) - Sampierdarena (i). Binario industriale a sponda destra del Polcevera. Sampierdarena (e) - S. Benigno (e) (ferrovia a cavalli) - Quadrivio Torbella (e) - Bivio Polcevera (i). Sampierdarena (e) - Savona (e). Vado (e) - Loano (i).
	6	Ovada	Id.	Bivio Polcevera (e) - Acqui (e). Alessandria (e) - Ovada (e).
	7	Ventimiglia	Ventimiglia	Loano (e) - Ventimiglia (i). Ventimiglia (e) - Airole (i).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di FIRENZE.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Firenze. . . .	1	Arezzo	Firenze (Ufficio Sezione)	Bucine (i) - Chiusi (i).
	2	Pontassieve	Id.	Firenze Campo di Marte (e) - Bucine (e). Borgo S. Lorenzo (e) - Pontassieve (e).
	3	Firenze	Id.	Stazioni e linee intorno a Firenze fino a S. Donnino (e), Rifredi (i), Bivio S. Marco Vecchio (i), Campo di Marte (i).
	4	Borgo S. Lorenzo	Id.	Bivio S. Marco-Vecchio (e) - Faenza (e).
	5	Empoli	Id.	S. Donnino (i) - Pisa Centrale (e). Empoli (e) - Certaldo (e).
	6	Siena	Siena	Certaldo (i) - Montarioso (i). Montarioso (e) -Siena (i). Asciano (i) - Chiusi (e).
	7	Monte Amiata	Id.	Montarioso (e) - Asciano (e). Asciano (e) - Montepescali (e).
Pisa	1	Grosseto	Pisa (Ufficio Sezione)	Grosseto (i) - S. Vincenzo (i). Campiglia (e) - Piombino (i).
	2	Cecina	Id.	S.Vincenzo (e) - Vada (i). Pisa Centrale (e) - Colle Salvetti (i) - Vada (e). Cecina (e) - Volterra (i).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
segue **Pisa**	3	Pisa	Pisa (Ufficio Sezione)	Vada (e) - Livorno Centr. (i) - Pisa Centr. (i)- Pisa P. N. (e). Diramazione a Livorno Marittima e impianti portuali. Diramazione allo Scalo Navicelli. Bivio Calambrone (e) - Livorno S. M. (i). Bivio Calambrone (e) - Colle Salvetti (e). Raccordi fra le linee intorno a Pisa.
	4	Spezia	Id.	Pisa P. N. (i) - Spezia Centrale (i). Diramazione al Porto Mercantile di Spezia. Avenza (e) - Carrara (i).
	5	Pontremoli	Id.	Pisa P. N. (e) - Lucca (i). Viareggio (e) - Lucca (e). S. Stefano (e) - Sarzana (e). Pontremoli (i) - Vezzano (e). Aulla (e) - Monzone (i).
	6	Pistoia	Pistoia	Lucca (e) - Pistoia (e). Pistoia (i) - Rifredi (e). Lucca (e) - Castelnuovo di Garfagnana (i).

Compartimento di ROMA.

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
Roma Sud .	1	Roma Termini	Roma (Ufficio Sezione)	Roma e Scali, Bivi e raccordi fino a Tiburtina (i), Prenestina (i), Bivio Mandrione (i), Roma Trastevere (i).
	2	Palestrina	Id.	Doppio Bivio Mandrione (e) - Segni (e). Ciampino (e) - Frascati (i). Bivio Mandrione (e) - Cecchina (e) - Nettuno (i). Bivio Carroceto (e) - Carano (e).
	3	Velletri	Id.	Ciampino (e) - Velletri (i) - Segni (e). Velletri (e) - Terracina (i).
	4	Cassino	Id.	Segni Paliano (i) - Cassino (i).
	5	Fondi	Id.	Bivio Mandrione (e) - Cisterna - Sezze (e). Bivio Sonnino (e) - Formia (e).
	6	Tivoli	Id.	Prenestina (e) - Avezzano (i).
	7	Sora	Id.	Avezzano (e) - Roccasecca (e).
Roma Nord .	1	Palo	Id.	Roma Trastevere (e) - Civitavecchia (e). Pontegalera (e) - Fiumicino (i) Palo (e) - Ladispoli (i).
	2	Civitavecchia	Id.	Civitavecchia (i) - Grosseto (e). Diramazione al Porto di Civitavecchia.

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
segue **Roma Nord**	3	Orte	Roma (Ufficio Sezione)	Tiburtina (e) - Orte (i). Orte (e) - Terni (e).
	4	Orvieto	Id.	Orte (e) - Chiusi (e) Viterbo P. F. (i) - Attigliano (e).
	5	Viterbo	Id.	Roma Trastevere (e) - Viterbo P. F. (e). Capranica (e) - Ronciglione (i).
Sulmona . .	1	Aquila	Aquila	Sella di Corno (e) - Sulmona (e).
	2	Pescina	Sulmona (Ufficio Sezione)	Avezzano (e) - Sulmona (i).
	3	Castel di Sangro	Id.	Sulmona (e) - S. Pietro Avellana (i).
	4	Isernia	Id.	S. Pietro Avellana (e) - Caianello (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di ANCONA.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Ancona	1	Ancona	Ancona (Ufficio Sezione)	Rimini (e) - Ancona (i). Diramazione al Porto di Ancona.
	2	Porto Civitanova	Id.	Ancona (e) - S. Benedetto del Tronto (e). Porto Civitanova (e) - Macerata (i).
	3	Fabriano	Id.	Falconara (e) - Fabriano (i). Macerata (e) - Albacina (e).
	4	Urbino	Id.	Fabriano (e) - Urbino (i).
Foligno	1	Foligno	Foligno (Ufficio Sezione)	Terni (i) - Fabriano (e).
	2	Perugia	Id.	Foligno (e) - Terontola (e).
	3	Rieti	Id.	Terni (e) - Sella di Corno (i).
Castellamm. Adriatico	1	S. Benedetto del Tronto	Castellammare Adriatico (Ufficio Sezione)	S. Benedetto del Tronto (i) - Silvi (e). Porto d'Ascoli (e) - Ascoli Piceno (i). Giulianova (e) - Teramo (i).
	2	Castellammare	Id.	Silvi (i) - Montenero Petacciato (e).
	3	Termoli	Id.	Montenero Petacciato (i) - Foggia (e).
	4	Chieti	Id.	Sulmona (e) - Pescara (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di NAPOLI.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Napoli . . .	1	Teano	Napoli (Ufficio Sezione)	Cassino (e) - Teano (i). Sparanise (e) - Gaeta (i).
	2	Caserta	Id.	Teano (e) - Casalnuovo (i).
	3	Napoli	Id.	Stazioni di Napoli, raccordi, diramazioni e linee fino a Casoria (e), Casalnuovo (e), Pietrarsa (e).
	4	Torre Annunziata	Id.	Pietrarsa (i) - Torre Annunziata (i) - Castellammare (i) - Gragnano (i). Cancello (e) - Torre Annunziata (e). Diramazioni ai porti di Torre Annunziata e Castellammare
	5	Benevento	Id.	Casoria (i) - Benevento (i). Telese (e) - Telese Bagni (i)
	6	Ariano	Id.	Benevento (e) - Cervaro (e).
	7	Campobasso	Campobasso	Campobasso (e) - Benevento (e). Bivio Bosco Redole (e) - Carpinone (e).
	8	Larino	Id.	Termoli (e) - Campobasso (i).
Salerno . .	1	Nocera Inferiore	Salerno (Ufficio Sezione)	Torre Annunziata C. (e) - Salerno (e). Nocera (e) - Codola (e). Cancello (e) - Codola (e)

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
segue **Salern**	2	Salerno	Salerno (Ufficio Sezione)	Salerno (i) - Battipaglia (i). Battipaglia (e) - Sicignano (i). Salerno (e) - Mercato S. Severino (e).
	3	Potenza	Id.	Sicignano (e) - Potenza Inf. (e).
	4	Lagonegro	Id.	Bivio Sicignano (e) - Lagonegro (i).
	5	Avellino	Id.	Codola (i) - Avellino (i) - Benevento (e). Avellino (e) - Luogosano (e)
	6	S. Angelo dei Lombardi	Avellino	Luogosano (i) - Rocchetta S. Antonio (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di BARI.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Bari	1	Barletta	Bari (Ufficio Sezione)	Trinitapoli (i) - Bari (e). Ofantino (e) - Margherita di Savoia (i). Diramazione al Porto di Barletta.
	2	Monopoli	Id.	Bari (e) - Brindisi (e).
	3	Bari	Id.	Stazione di Bari e diramazione al Porto. Bari (e) - Taranto (e).
	4	Lecce	Lecce	Brindisi (i) - Otranto (i). Zollino (e) - Gallipoli (i). Diramazione al Porto di Brindisi.
	5	Taranto	Taranto	Taranto (i) - Brindisi (e). Metaponto (i) - Taranto (e).
Foggia	1	Foggia	Foggia (Ufficio Sezione)	Stazione di Foggia. Foggia (e) - Lucera (i). Foggia (e) - Manfredonia (i).
	2	Cerignola	Id.	Foggia (e) - Trinitapoli (e). Cerignola Campagna (e) - Cerignola (i). Spinazzola (e) - Barletta (e).
	3	Melfi	Id.	Foggia (e) - Rocchetta (i) - Potenza Inf. (e).
	4	Spinazzola	Id.	Rocchetta (e) - Spinazzola (i) - Gioia del Colle (e).
	5	Potenza	Potenza	Potenza Inf. (i) - Metaponto (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di REGGIO CALABRIA.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Reggio Cal.	1	Monteleone	Reggio Calabria (Ufficio Sezione)	S. Eufemia Bif. (i) - Rosarno (e).
	2	Reggio Calabria	Id.	Rosarno (i) - Reggio Calabria Centr. (i). Reggio Calabria Centrale (e) - Condofuri (i). Reggio Calabria Succursale - Reggio Calabria Porto.
	3	Roccella	Id.	Guardavalle (i) - Condofuri (e).
	4	Catanzaro	Catanzaro	Guardavalle (e) - Catanzaro M. (i). Catanzaro M. (e) - S. Eufemia Bif. (e).
	5	Cotrone	Id.	Catanzaro M. (e) - Cirò (e).
Cosenza . . .	1	Trebisacce	Cosenza (Ufficio Sezione)	Metaponto (e) - Sibari (e). Sibari (e) - Tarsia (i).
	2	Sibari	Id.	Sibari (i) - Cirò (i).
	3	Paola	Paola	Capo Bonifati (e) - S. Eufemia Bif. (e).
	4	Sapri	Id.	Celle Bulgheria (e) - Capo Bonifati (i).
	5	Agropoli	Agropoli	Battipaglia (e) - Celle Bulgheria (i).
	6	Cosenza	Cosenza (Ufficio Sezione)	Paola (e) (dal Km. 2,743) - Castiglione Cosentino (e). Tarsia (e) - Cosenza (i).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Compartimento di PALERMO.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Palermo . .	1	Palermo	Palermo (Ufficio Sezione)	Palermo C. (i) - Termini Imerese (i). Diramazione al Porto di Palermo.
	2	Roccapalumba	Id.	Termini Imerese (e) - Fiumetorto (i) - Roccapalumba (i). Roccapalumba (e) - Aragona Caldare (e).
	3	Cefalù	Id.	Fiumetorto (e) - S. Agata (i)
	4	Partinico	Id.	(Palermo) Bivio Trapani (e) - Gallitello (e).
	5	Trapani	Id.	Gallitello (i) - Trapani (i).
Catania . .	1	Milazzo	Messina	S. Agata (e) - Messina (e).
	2	Messina	Id.	Messina (i) - Messina Porto (i) Invasature Ferry Boats di Villa S. Giovanni, Reggio Porto e Messina. Messina (e) - Catania (e).
	3	Catania	Catania (Ufficio Sezione)	Catania (i) - Bicocca (i) - Pirato (i). Diramazione al Porto di Catania.
	4	Augusta	Id.	Bicocca (e) - Siracusa (e).
	5	Caltagirone	Id.	Valsavoia (e) Caltagirone (i).
	6	Siracusa	Siracusa	Siracusa (i) - Siracusa Porto (i) - Ragusa Ibla (e).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	
Caltanissetta	1	S. Caterina	Caltanissetta (Ufficio Sezione)	Roccapalumba (e) - S. Caterina (i) - Pirato (e).
	2	Caltanissetta	Id.	S. Caterina (e) Caltanissetta (i) - Canicattì (i). Bivio-Canicattì (e) - Aragona (i) - Porto Empedocle (i).
	3	Licata	Id.	Canicattì (e) - Terranova (i). Diramazione al Porto di Licata.
	4	Vittoria	Id.	Terranova (e) - Ragusa Ibla (i).

Sezioni Lavori	RIPARTO			Circoscrizione
	N.	Denominazione	Sede	

Delegazione di CAGLIARI.

Sezioni Lavori	N.	Denominazione	Sede	Circoscrizione
Cagliari	1	Cagliari	Cagliari (Ufficio Sezione)	Cagliari (i) - Decimomannu (i) -Uras (e). Decimomannu (e) - Monteponi (i). Cagliari (e) - Cagliari Porto (i).
	2	Macomer	Id.	Uras (i) - Campeda (i).
	3	Sassari	Sassari	Campeda (e) - Chilivani (e). Chilivani (e) - Porto Torres (i).
	4	Terranova	Id.	Chilivani (i) - Terranova P. (i) - Golfo Aranci Marina (i). Terranova P. (e) - Terranova Isola Bianca (i).

DELIBERAZIONE *n. 2762, del 28 gennaio 1924, relativa all'Ufficio Legale delle Ferrovie dello Stato.*

Il Commissario Straordinario;

Visto l'art. 15 del R. D. n. 2828 dei 30 dicembre 1923 che attribuisce alla R. Avvocatura Erariale la consultazione, la rappresentanza e la difesa di tutte le vertenze che interessano l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, tranne quelle derivanti dal trasporto per le quali deve provvedere un Ufficio Legale costituito presso l'Amministrazione stessa;

In virtù degli articoli 1 e 2 del R. D. n. 9 del 13 gennaio 1924 che mandano al Commissario Straordinario di provvedere alla soppressione dell'Ufficio del Contenzioso instituito con deliberazione n. 2187 del 14 novembre 1923, alla costituzione ed al funzionamento del nuovo Ufficio Legale e di emanare le disposizioni necessarie affinchè la R. Avvocatura Erariale sia messa in grado di assumere le funzioni che le competono in virtù dell'art. 15 del R. D. n. 2828 del 30 dicembre 1923;

Sentito l'Avvocato Generale Erariale;

Udita la proposta del Segretario Generale;

Delibera:

Art. 1.

L'Ufficio del Contenzioso, instituito con deliberazione numero 2187 del 14 novembre 1923, è soppresso.

Le sue funzioni per quanto riflette le vertenze derivanti dal trasporto sono attribuite ad un Ufficio Legale costituito presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed aggregato, ai soli effetti amministrativi, al Servizio Personale ed Affari Generali.

Art. 2.

L'Ufficio Legale delle Ferrovie dello Stato è composto dell'Ufficio Legale Centrale e degli Ispettorati Legali.

L'Ufficio Legale Centrale ha sede in Roma ed è composto di tre Sezioni, con le attribuzioni seguenti:

Sezione I. — Affari consultivi e contenziosi relativi al trasporto delle persone. Tariffe, servizi cumulativi, di corrispondenza e servizi speciali in quanto riguardano il trasporto delle persone. Danni cagionati alle persone dei terzi in dipendenza dell'esecuzione dei trasporti.

Sezione II. — Affari consultivi e contenziosi relativi al trasporto delle cose. Tariffe, servizi cumulativi, di corrispondenza e servizi speciali in quanto riguardano il trasporto delle cose — Danni dati agli averi dei terzi in dipendenza dell'esecuzione dei trasporti — Vertenze con gli altri vettori, coi concessionari di servizi di trasporto dell'Amministrazione e con gli stabilimenti raccordati in dipendenza dei trasporti.

Sezione III. — Funzioni dell'Ispettorato Legale per il Compartimento di Roma — Affari penali dipendenti da reati in occasione del trasporto — Esame o parere sulle domande degli agenti per la loro difesa a cura della Amministrazione — Pareri su domanda di grazia Sovrana — Vincoli legali e mandati relativi a crediti e diritti dei terzi in dipendenza dei trasporti.

Gli Ispettorati Legali sono costituiti nelle sedi dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Trieste, Genova, Firenze, Bologna, Ancona, Bari, Napoli, Reggio Calabria e Palermo, nonchè presso la Delegazione di Cagliari, essendo per il Compartimento di Roma le funzioni dell'Ispettorato Legale attribuito alla Sezione III dell'Ufficio Centrale.

Gli Ispettorati Legali sono alla dipendenza tecnica dell'Ufficio Legale Centrale.

Art. 3.

L'Ufficio Legale funzionerà con le norme di legge e di regolamento dettate per il cessato Servizio Legale in quanto non sono modificate dalla presente deliberazione e dai Decreti in epigrafe citati.

Restano particolarmente in vigore le norme relative alla difesa delegata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nelle materie contemplate nei precedenti articoli 1 e 2, dovendo invece essere applicate le disposizioni concernenti il foro erariale di cui al capo III del R. D. 30 dicembre 1923, n. 2828 per tutte le cause nelle quali la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione predetta spettano alla R. Avvocatura Erariale.

La difesa dell'Amministrazione avanti la Cassazione del Regno e le giurisdizioni speciali sedenti in Roma è, per

gli affari di cui ai precedenti articoli 1 e 2, di competenza dell'Ufficio Legale Centrale.

Le cause proposte davanti ai giudici conciliatori, aventi per oggetto le materie definite negli articoli 1 e 2, rimangono affidate alle Sezioni di Movimento sotto la vigilanza dell'Ufficio Centrale e degli Ispettorati Legali.

Art. 4.

Il Capo dell'Ufficio Legale Centrale, oltre alle attribuzioni ed alle competenze già conferite al Capo del cessato Servizio Legale, avrà le altre facoltà che gli saranno demandate dal Segretario Generale.

I Capi degli Ispettorati Legali avranno tutte le funzioni e la facoltà che erano attribuite ai Capi dei cessati Uffici Legali distaccati.

Art. 5.

All'Ufficio Centrale Legale è preposto un Funzionario di grado non inferiore al secondo della Tabella Allegato *A* al R. D. 6 dicembre 1923, n. 2651; alle Sezioni dell'Ufficio stesso sono preposti funzionari di grado non inferiore al terzo; agli Ispettorati legali sono preposti di regola funzionari del grado terzo o del grado quarto, secondo la loro importanza.

Art. 6.

La consulenza, la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in tutti gli affari e le materie non contemplati negli articoli 1 e 2 spettano alla R. Avvocatura Erariale alla quale per conseguenza gli Organi dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dovranno rivolgersi per gli affari medesimi e comunicare prontamente gli atti relativi.

A questo fine i Servizi Centrali ed il Capo del Compartimento di Roma comunicheranno con la R. Avvocatura Generale; gli altri Capi di Compartimento ed il Capo della Delegazione di Cagliari, per gli affari riguardanti la propria circoscrizione, comunicheranno con l'Avvocatura Distrettuale competente, a norma dell'art. 1 del R. D. n. 2828 del 30 dicembre 1923.

L'Avvocatura Generale Erariale comunicherà a sua volta coi Capi dei Servizi Centrali e col Capo Compartimento di Roma; le Avvocature Distrettuali comunicheranno coi Capi dei Compartimenti e della Delegazione di Cagliari secondo

la competenza derivante dalla circoscrizione territoriale di questi ultimi.

L'assistenza tecnico-legale negli affari contenziosi di competenza della R. Avvocatura Erariale spetta agli Organi tecnici dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Ove sorga dubbio sulla competenza rispettiva fra la R. Avvocatura e l'Ufficio Legale, deciderà il Commissario Straordinario d'accordo con l'Avvocato Generale Erariale.

Art. 7.

Le cause in corso aventi per oggetto materie non contemplate nei precedenti articoli 1 e 2 passano per l'ulteriore trattazione alla R. Avvocatura Erariale a partire dal 1° marzo 1924.

L'attuale Ufficio del Contenzioso e gli Ispettorati dipendenti comunicheranno gli inserti relativi alla R. Avvocatura Erariale con le notizie necessarie sullo stato di ciascuna causa e provvederanno, ai sensi dell'art. 24 del R. D. 30 dicembre 1923, n. 2828, per la cancellazione di quelle fra le cause stesse che siano pendenti avanti un'Autorità giudiziaria non più competente a partire dal 1° marzo 1924.

Saranno altresì trasmessi al competente Ufficio di R. Avvocatura gli atti e documenti relativi alle consultazioni non ancora esaurite alla data suddetta.

Da quella data, per le suindicate consultazioni e cause i Servizi Centrali ed i Capi dei Compartimenti e della Delegazione di Cagliari comunicheranno con la R. Avvocatura Erariale nel modo prescritto nel precedente art. 6.

Art. 8.

La presente deliberazione hà effetto a partire dal 1° marzo 1924 e sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Il Commissario Straordinario:

TORRE.

Roma, 28 gennaio 1924.

Visto, si approva

Il Ministro

CARNAZZA.

COMUNICATI

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 6 dicembre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario, il manovale in prova *Fasciolo* Giovanni - 231359 - è stato esonerato dal servizio in base all'art. 69-*a*) del precitato Regolamento, per avere l'agente stesso, durante il periodo di prova, dimostrato di non possedere qualità soddisfacenti per un regolare disimpegno del servizio.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 17 dicembre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario, il frenatore in prova *Zanolla* Paolo - 222852 - è stato licenziato, in applicazione degli articoli 186-*e*) e 197 del Regolamento medesimo, perchè « colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 17 luglio 1923 ».

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 6 novembre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario, il conduttore in prova *Cimarosti* Luigi - 202465 - è stato licenziato, in applicazione degli articoli 189-*a*) e 197 del Regolamento medesimo, perchè «condannato con sentenza 22 marzo 1923, passata in giudicato, della Corte d'Appello di Venezia ad undici mesi e venti giorni di reclusione di cui sei mesi condonati condizionalmente, a L. 291 di multa ed alla interdizione temporanea dei pubblici Uffici, quale colpevole di peculato continuato per avere fra il novembre 1921 ed il febbraio 1922 sottratto la complessiva somma di L. 109,85 da lui riscossa per esazione suppletive nella sua qualità di conduttore ferroviario ».

Ordine di servizio N. 13.

Autonomia di gestioni merci.

Col 1° febbraio 1924 cessa l'autonomia delle seguenti gestioni ed i vari servizi delle gestioni stesse passano pertanto alla diretta dipendenza dei Capi Stazioni titolari delle stazioni rispettivamente indicate.

Gest. P. V. di Firenze P. Prato aggregata alla stazione di Firenze P. Prato.

Gest. P. V. di Bologna aggregata alla stazione di Bologna Smistamento.

Gest. P. V. di Milano Scalo Farini (ex Porta Garibaldi) aggregata alla stazione di Milano Farini.

Gest. P. V. di Milano Porta Romana aggregata alla stazione di Milano Porta Romana.

Gest. G. V. di Napoli Centrale aggregata alla stazione di Napoli Centrale.

Gest. P. V. di Napoli Centrale aggregata alla stazione di Napoli Centrale.

Gest. G. V. di Roma Termini aggregata alla stazione di Roma Termini.

Gest. P. V. di Roma S. Lorenzo aggregata alla stazione di Roma S. Lorenzo.

Gest. P. V. di Roma Trastevere aggregata alla stazione di Roma Trastevere.

Gest. G. V. di Torino Porta Nova aggregata alla stazione di Torino Porta Nova.

Gest. P. V. Torino Porta Nova aggregata alla stazione di Torino Porta Nova.

Si dovrà quindi modificare, in tal senso, l'allegato A) all'ordine di Servizio n. 331-1913.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 14.

Squadra di Rialzo di Genova S. Benigno.

La Squadra di Rialzo di Genova S. Benigno col 1° febbraio 1924 cesserà di funzionare come « Squadra di Rialzo », assumendo denominazione e attribuzioni di « posto di verifica ».

Ordine di servizio N. 15.

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

(Vedi Ordine di servizio n. 165-1923).

La « Società Cooperativa di Consumo » di Sulmona deve essere depennata, con effetto dal 1° gennaio 1924, dall'allegato *A* al Regolamento sui trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari di cui l'ordine di servizio n. 167/1911.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Circolare N. 7.

Reclami per eccedenze di tassa da definirsi direttamente dalle stazioni.

Le disposizioni in vigore in materia di rimborsi di eccedenza tasse sui trasporti in servizio interno consentono alle gestioni autonome la facoltà di effettuare i rimborsi stessi di propria iniziativa fino al limite massimo di L. 150.

Poichè è sorto il dubbio che colla cessazione della autonomia di talune gestioni tale facoltà resti conseguentemente limitata ai rimborsi fino a L. 75 stabilito come massimo per le stazioni, in conformità alla circolare n. 9-923, si avverte che deve, invece, rimanere immutato l'accennato limite massimo di L 150 nei confronti delle gestoni già autonome, e ciò in considerazione della permanente importanza delle gestioni medesime nei riguardi del traffico.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Circolare N. 8.

Radiazione dal parco F. S. di 3 carri serbatoio di proprietà privata.

A richiesta della Società Ligure Lombarda per la raffinazione degli zuccheri di Genova, è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli dei 3 carri serbatoio Mm 902100, 902104, e 902109, essendone stata effettuata la demolizione.

Detti carri dovranno essere cancellati a pag. 37 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inseriti nel parco F. S. (edizione 1921)

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Circolare N. 9.

Pubblicità nelle stazioni e fermate della Rete.

L'Agenzia Italiana di Pubblicità, concessionaria della getione pubblicità nelle stazioni e fermate della Rete, ha protestato presso la Sede pel fatto che moltissimi Capi Stazione, specialmente in occasione di restauri dei Fabbri-

cati Viaggiatori, hanno fatto rimuovere il materiale pubblicitario esistente in opera, senza darne preventivo avviso alla Concessionaria stessa; e ciò in aperto contrasto all'Articolo 16 dell'Atto di Concessione intercedente con l'Azienda stessa ed alle Norme emanate con circolare n. 23, inserta nel *Bollettino Ufficiale* n. 17 del 26 Aprile 1923.

Si richiamano pertanto i Capi Stazione interessati alla precisa osservanza delle disposizioni emanate da questa Sede, tenendo in ispecial modo presente che la rimozione e riaffissione dei cartelli pubblicitari, nonchè la messa in opera dei prescritti listelli di legno, debbono essere effettuate esclusivamente a cura e spese della Ditta Concessionaria.

Circolare N. 10.

Disposizioni per l'applicazione del R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2949 relativo alle concessioni di carte di libera circolazione e di biglietti gratuiti sulle ferrovie dello Stato.

In seguito alla pubblicazione del R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2949, riguardante concessioni di carte di libera circolazione e biglietti gratuiti sulle ferrovie dello Stato, si dispone quanto appresso:

I. — Carte di libera circolazione.

a) Disposizioni speciali per il personale in attività di servizio.

Vista la modificazione apportata all art. 3, punto 1°, lettera *a*), del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, ai funzionari dipendenti da uffici compartimentali e da uffici distaccati dei Servizi centrali, attualmente rivestiti delle qualifiche di Ispettore di 1ª classe e di Ispettore e di qualifiche equipollenti, ai quali ora spetta la carta di libera circolazione per l'intera rete, dovrà, provvisoriamente fino a che non sia avvenuta l'iscrizione del personale nei nuovi quadri di clas-

sificazione di cui al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, modificarsi, a cura degli uffici ai quali essi appartengono, la carta di cui sono in possesso, apponendo sulla medesima l'indicazione: « *Vale per l'intera rete* » convalidata con la firma del Capo dell'Ufficio stesso e con il bollo d'ufficio.

Data la modificazione suddetta e tenuto presente il disposto dell'art. 8, punto 1°, lettera *a*), del citato decreto, sulle carte di libera circolazione di tutti i funzionari rivestiti delle qualifiche suindicate o equipollenti, dovrà essere apposte il timbro: « *Vale per il trasporto di Kg. 50 di bagaglio* », convalidato come sopra.

Per i funzionari del grado 6° dipendenti da uffici compartimentali e da uffici distaccati dei Servizi centrali e per gli impiegati dei gradi inferiori dirigenti un Ispettorato di reparto dei Servizi dell'Esercizio si dovranno modificare le carte di libera circolazione serie A e A1 di cui sono rispettivamente in possesso, in relazione al trattamento stabilito dai paragrafi 35 e 36 (ultimo comma) delle Norme per le concessioni di viaggio e di trasporto in applicazione del Regio decreto 12 luglio 1923, n. 1536.

Poichè tale nuovo trattamento consiste nella estensione dei percorsi a tutte le linee dei compartimenti limitrofi a quello di residenza dei funzionari predetti, le modificazioni sulle rispettive carte dovranno praticarsi, in via transitoria, apponendovi l'indicazione: « *Vale anche per i Compartimenti di* . . . . ».

Le aggiunte dovranno essere convalidate nel modo sopra indicato.

b) *Disposizioni speciali per i funzionari a riposo.*

Ai funzionari collocati a riposo con le qualifiche di Ispettore Capo, Ispettore Principale, Ispettore e Segretario Capo o equipollenti dovrà, a loro richiesta, essere modificata la carta di libera circolazione di cui sono muniti, elevando la percorrenza ai limiti chilometrici stabiliti dalla modificazione apportata all'art. 5, punto 2°, lettera *a*), del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, senza richiedere alcun supplemento di diritto fisso.

Le modificazioni di percorrenza potranno essere fatte sulle stesse carte di libera circolazione di cui sono attualmente in possesso gli interessati. Quando però lo spazio non lo consenta, potrà essere rilasciata una nuova carta.

E' poi da tener presente che, per effetto della soppressione del penultimo comma del sopracitato articolo 5, i fun-

zionari a riposo possono ottenere la carta di libera circolazione in relazione a qualifiche eventualmente ottenute *ad honorem*.

II. — **Biglietti gratuiti.**

Date le modificazioni dell'art. 7, punto 3°, del sopracitato R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, gli uffici competenti al rilascio delle tessere di riconoscimento e dei biglietti di viaggio dovranno applicare le disposizioni di cui alla circolare P. AG n. 12/33600 del 15 ottobre 1923 (Bollettino n. 42-1923) anche nei riflessi delle figlie nubili e orfane nubili, di agenti e sanitari ausiliari, le quali abbiano età superiore ai 25 anni e si trovino nelle condizioni prescritte per aver titolo alla concessione annua del biglietto gratuito.

La condizione di convivenza con la madre, per le orfane di agenti e di sanitari ausiliari le quali abbiano superato il 25° anno di età, deve risultare dalla copia conforme o dall'estratto del foglio di famiglia che deve essere prodotto a mente del paragrafo 102, comma 4°, delle suindicate Norme.

Beninteso, le sopra accennate modificazioni al punto 3° dell'art. 7 suddetto, non infirmano il disposto di cui al paragrafo 160, comma 2°, delle Norme medesime.

Tenuto presente che, in base al disposto del paragrafo 10 delle sopra citate Norme, agli operai di 1ª classe spettano biglietti di viaggio di 2ª classe, si avverte che, a parziale deroga del punto 2° della suddetta circolare, agli operai stessi e alle persone di famiglia aventi titolo a due concessioni gratuite annue dovranno essere rilasciati biglietti serie B_4 di seconda classe, anzichè un biglietto serie B_2 di seconda e uno di terza classe.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Sentenza

Espropriazioni ferroviarie - Valore venale - Applicabilità dell'art. 57 del R. D. 30 novembre 1919, n. 2318 - Valore legale - Scapitalizzazione dell'estimo - Coacervo dell'imponibile.

L'art. 77 della Legge 7 luglio 1907, n. 429, nell'estendere agli espropri ferroviari l'applicazione delle norme eventualmente emanate in tempo successivo, che contenessero disposizioni più favorevoli all'ente espropriante di quelle già sancite dalla Legge di Napoli, non ha inteso di riferirsi alle sole norme espropriative riguardanti lavori ferroviari, locchè sarebbe stato superfluo, ma a tutte indistintamente le norme in materia di espropriazione, qualunque fosse l'oggetto e la finalità delle opere relative.

Coerentemente a ciò, negli espropri per lavori ferroviari da eseguirsi in Comune di Roma, ma all'infuori del perimetro del piano regolatore, è applicabile per la stima del valore venale il criterio dettato dall'articolo 57 del R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318 che considera come rustici i terreni espropriandi anche se adibiti ad impianto di città giardino (1). *In mancanza dei fitti accertati dell'ultimo decennio, il valore legale si ricava dal coacervo o somma di dieci annualità dell'imponibile. Ove, pertanto, il catasto risulti a base di estimo, questo dovrà essere tradotto in imponibile mediante scapitalizzazione.*

REGIO TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI ROMA (I Sez.), Sent. 15 novembre - 5 dicembre 1923 — Ferrovie dello Stato contro Oblieght.

Omissis.

La difesa dell'Amministrazione ferroviaria, impugna la perizia dell'Ing. Magnani per due motivi:

(1) Conf. sentenza dello stesso Trib. 16-27 luglio 1923. Boll. Uff. Ferr. Stato 1923, IV, 165.

1° Perchè il perito, ritenendo non applicabili alla specie le disposizioni contenute nell'art. 57 testo unico delle leggi per le case popolari e l'industria edilizia, approvato con R. decreto 30 gennaio 1919, n. 2318, valutò come *fabbricabile* la zona di terreno espropriata, mentre avrebbe dovuto considerarla come rurale.

2° Perchè assunse quale valore legale ed in conseguenza, come secondo termine della media necessaria per ottenere il prezzo di espropriazione, *l'estimo* catastale e non *l'imponibile netto* come prescrive l'art. 13, 4° capoverso, della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

Ambedue i rilievi sono fondati.

Circa il primo, è necessario tener presente che l'art. 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento delle ferrovie dello Stato, dispone che, all'espropriazione ferroviarie sono applicabili le norme degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 per il risanamento della città di Napoli, aggiungendo, nel capoverso, che, nei luoghi dove vigessero disposizioni legislative speciali più favorevoli alle amministrazioni esproprianti saranno applicate anche nell'interesse dell'Amministrazione ferriovaria. Ora, nel tempo in cui l'Ing. Magnani eseguì la perizia, per la città di Roma vigevano già le disposizioni del testo unico 30 novembre 1919 sopra citato, il cui art. 57 alinea prescrive che per le zone fuori del piano regolatore da destinarsi a città giardino sarà considerato come valore del terreno quello rurale al momento dell'esproprio. E nella specie, dato che è pacifico trattarsi di zona al di fuori del piano regolatore della città di Roma, questa disposizione appunto il perito avrebbe dovuto tener presente, come, indubbiamente, più favorevole all'ente espropriante, in quanto, dovendo considerare il terreno quale rurale e non come edificatorio, ne sarebbe derivato un notevole spostamento del valore venale a favore dell'Amministrazione. Nè vale opporre, per negare l'applicabilità del ricordato decreto del 1919, che esso riguarda costruzioni che esulano da quelle ferroviarie, perchè l'art. 77 della legge 7 luglio 1907 non può aver inteso di riferirsi soltanto alle disposizioni posteriormente emanate, concernenti in particolare le espropriazioni ferroviarie, il che sarebbe stato inutile non potendosi in tal caso, porre in dubbio la loro applicabilità, ma ha voluto estendere a queste espropriazioni tutte le tenessero statuizioni più favorevoli all' ente espropriante di quelle già sancite dalla legge per Napoli. Siffatta interpretazione, già adottata da questo Tribunale, non è soltanto suffragata dalla dizione generica ed obbiettiva usata dallo art. 77 sopra riportato, ma appare altresì conforme allo

scopo che il predetto articolo si propone di raggiungere, di attribuire, cioè, alle espropriazioni ferroviarie un trattamento di favore, tenuto conto del grande interesse sociale che le determina. Del resto il sistema di estendere, in materia di espropriazione, le disposizioni legislative oltre il loro preciso obbietto,non è ignoto al legislatore, perchè è risaputo che la legge per Napoli è stata richiamata da numerosissimi provvedimenti legislativi successivamente emanati ed applicata in materie del tutto diverse, comprese in queste anche le espropriazioni ferroviarie.

Non vale neanche opporre, come leggesi nella perizia ora impugnata, che il decreto del novembre 1919 entrò in vigore posteriormente all'occupazione del terreno per parte dell'Amministrazione, poichè è principio prevalentemente ricevuto che, per determinare l'indennità di espropriazione, non si deve tener conto del tempo in cui viene effettuata l'occupazione del fondo, ma bensì della data del decreto prefettizio che segna appunto il passaggio di proprietà dall'espropriato all'espropriante. E sebbene, nella specie allorchè il perito procedette alla stima, e cioè nel settembre del 1921, il decreto del prefetto, che è del 6 settembre 1922, non fosse ancora intervenuto, non per questo, si sarebbe dovuto negare applicazione al decreto del 1919, dato che, al tempo in cui la perizia fu eseguita, esso era già in vigore da quasi un anno. Resta così dimostrato il pieno fondamento del 1° motivo d'impugnativa della perizia dedotto dalla difesa delle Ferrovie.

Non meno fondato è il secondo motivo, perchè il perito ha preso, quale secondo termine della media per determinare l'indennità, l'estimo catastale, anzichè le dieci annualità di imponibile netto come prescrive l'art. 3 della legge per Napoli. E' vero che nelle provincie dell'ex stato pontificio il catasto fu compilato in base all' estimo, ma ciò non giustifica la violazione della statuizione contenuta nel citato art. 31, poichè, come la giurisprudenza ha più volte deciso, è assai facile con un' operazione matematica di scapitalizzazione dell'estimo arrivare all'imponibile, il cui coacervo di 10 annualità costituisce appunto il valore legale ed il secondo termine della media.

Per le suesposte considerazioni il Tribunale, annullando quella redatta dall'Ing. Magnani deve disporre una nuova perizia che determini l'indennità di espropriazione applicando le disposizioni della legge per Napol in relazione a quelle di cui all'art. 57 del decreto-legge 30 novembre 1919.

Anno XVII - N. 6

7 Febbraio 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5931) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

R. DECRETO-LEGGE 16 *dicembre* 1923, *n.* 3058, *riguardante lo scioglimento della convenzione per la concessione della ferrovia Faenza-Russi* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 9 novembre 1913, n. 1475, con cui venne approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 18 ottobre 1913 con la « Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane » per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a scartamento ordinario con trazione a vapore da Faenza a Russi con diramazione Granarolo-Lugo;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato per i lavori pubblici e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Governo è autorizzato a sciogliere la convenzione 18 ottobre 1913 approvata con R. decreto 9 novembre 1913, numero 1475, per la concessione alla « Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane » della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a scartamento ordinario con trazione a vapore Faenza-Russi con diramazione Granarolo-Lugo, e a provvedere al completamento della linea e all'esercizio diretto di essa a mezzo della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Per i lavori eseguiti e per i materiali approvvigionati dalla società concessionaria verrà corrisposta alla società medesima, per la durata di anni cinquanta, una annualità com-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 gennaio 1923, n. 25.

prendente ammortamento ed interessi, da determinarsi in base al costo effettivo delle opere e delle provviste anzidette.

Tale annualità graverà sui fondi stanziati nella parte ordinaria della spesa del bilancio annuale del Ministero dei lavori pubblici per sovvenzioni alle ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 3.

Per il completamento della linea e per l'acquisto del relativo materiale rotabile e di esercizio, da farsi a cura della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è autorizzata la spesa di L. 6,000,000 da stanziarsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1923-24.

Il Ministero delle finanze provvederà mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà più opportuni ai fondi occorrenti per lo stanziamento di cui sopra, nonchè ad introdurre in bilancio le variazioni conseguenti dalla suindicata autorizzazione di spesa.

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 16 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 31 *dicembre* 1923, *n.* 3082, *riguardante il trattamento del personale delle ferrovie dello Stato provvisorio ed aggiunto, sanitario e di quello del traghetto di Venezia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto il R. decreto 7 maggio 1922, n. 825;

Visto il decreto Ministeriale 31 dicembre 1913 e successive modificazioni;

Visto il R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

Il personale provvisorio in servizio come tale nelle Ferrovie dello Stato al 1° marzo 1924, assumerà da tale data le qualifiche e gli stipendi indicati nell'unita tabella di equiparazione (allegato *A*).

Lo stipendio per ogni singolo agente sarà stabilito dal Commissario straordinario.

Sono soppresse per detto personale le qualifiche di usciere e inserviente.

Art. 2.

Al personale aggiunto in servizio come tale al 1° marzo 1924, saranno da tale data applicati i quadri di classificazione stabiliti dall'art. 1 del R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, per le qualifiche risultanti dall'unita tabella di equiparazione (allegato *B*).

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 gennaio 1924, n. 24.

Al detto personale saranno, in quanto applicabili, estese tutte le altre disposizioni portate dal succitato R. decreto n. 2651, con l'avvertenza che il supplemento di servizio attivo, non è computabile nemmeno agli effetti del trattamento previsto dagli articoli 17 a 20 del regolamento pel personale stesso.

Art. 3.

Nel personale provvisorio ed aggiunto delle Ferrovie dello Stato viene inscritta una nuova categoria, di medici, che assumono la qualifica di medico condotto, e che saranno da preporsi a condotte ferroviarie istituende, in luogo dei riparti medici, nei centri urbani, con popolazione ferroviaria non inferiore a mille agenti circa, e che saranno di tre classi.

I medici condotti saranno assunti mediante concorso per titoli in qualità di provvisori e retribuiti finchè tali, con stipendi mensili di L. 1100, 1200 e 1300 a seconda della classe della condotta cui saranno destinati.

Dopo almeno sei anni di lodevole servizio potranno passare nel personale aggiunto, ed in tal caso sarà ad essi assegnato uno stipendio annuo iniziale di L. 13,000, aumentabile ogni quadriennio di L. 1000, fino ad un massimo di lire 18,000; più un supplemento di servizio attivo di L. 1000, 2000, 3000, in relazione alla classe della condotta.

Le modalità per l'istituzione delle condotte e successive eventuali variazioni, per i relativi concorsi, per i passaggi da una all'altra condotta e per le vacanze che in seguito venissero a verificarsi, saranno deliberate dal Commissario straordinario.

Ai medici condotti saranno applicate le disposizioni del regolamento del personale provvisorio ed aggiunto, e quelle che possono loro concernere del R. decreto n. 2651 anzidetto, salvo quanto sia diversamente disposto dal presente decreto e dalle relative norme.

Ad essi sarà applicabile l'art. 20 del citato regolamento senza limiti di età.

Art. 4.

Al personale addetto al traghetto di Venezia, dipendente dalle Ferrovie dello Stato, sarà applicato col 1° marzo 1924 il quadro di classificazione annesso al presente decreto (allegato *C*), e ad esso verranno estese, in quanto applicabili,

tutte le altre disposizioni portate dal succitato R. decreto n. 2651. Il premio di interessamento, di cui all'art. 59 delle « Disposizioni sulle competenze accessorie », potrà essere concesso nella misura seguente:

QUALIFICA	AMMONTARE DEL PREMIO		
	A	B	C
Padrone . . . . Capo fuochista	1.50	2 —	2.50
Capo squadra . . . . Fuochista	1 —	1.50	2 —
Marinaio	—	1 —	1.50

Art. 5.

Le disposizioni relative al trattamento per il personale navigante addetto alle linee postali, di cui alla legge 5 agosto 1908, n. 111, ed al servizio dei ferry-boats attraverso lo stretto di Messina saranno approvate con decreto Reale a parte.

Art. 6.

L'applicazione del presente decreto sarà, ove occorra, regolata dal Commissario straordinario.

Il presente decreto ha vigore dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Restano contemporaneamente abrogate tutte le contrarie disposizioni in materia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

ALLEGATO *A*.

Quadro di equiparazione - Personale provvisorio.

VECCHIE TABELLE — Qualifica	NUOVE TABELLE Qualifica	NUOVE TABELLE Stipendio mensile variabile entro i sottoindicati limiti
Ingegneri	Ispettore	1000–1200
Segretario tecnico. . . .	Segretario tecnico	625–725
Disegnatore (ad personam) . . . . Aiutante disegnatore . .	Disegnatore	525–600
Assistente lavori	Assistente lavori	550–650
Aiutante	Commesso	500–550
Sorvegliante lavori . . .	Id.	500–550

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per le finanze

DE' STEFANI.

Il Ministro per i lavori pubblici

CARNAZZA.

ALLEGATO *B.*

Quadro di equiparazione - Personale aggiunto.

VECCHIE TABELLE	NUOVE TABELLE		
Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria
Ingegnere capo.	3	Ispettore capo	A
Ingegnere e ispettore di 1ª classe	4	Ispettore principale . .	A
Ingegnere	5	Ispettore di 1ª classe. .	A
Ispettore	5	Ispettore di 1ª classe. .	B
Segretario tecnico capo.	6	Segretario tecnico capo.	B
Segretario tecnico principale	7	Segretario tecnico principale	B
Disegnatore principale .	7	Disegnatore principale .	B
Aittante capo	7	Segretario principale . .	B
Segretario tecnico di 1ª classe . . . . Segretario tecnico . . .	10	Segretario tecnico . . .	B
Disegnatore di 1ª classe Disegnatore	10	Disegnatore	B
Assistente lavori di 1ª classe	10	Assistente lavori	B
Aiutante principale . . Aiutante di 1ª classe. .	10	Segretario	B
Aiutante disegnatore . .	10	Disegnatore	C
Assistente lavori	10	Assistente lavori	C
Aiutante	10	Segretario	C
Aiutante applicato . . .	11	Commesso	V
Sorvegliante lavori . .	11	Commesso	V
Usciere	14	Usciere	VI
Inserviente.	15	Inserviente.	VI

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

Il Ministro per i lavori pubblici
CARNAZZA.

ALLEGATO *C*.

Personale del traghetto di Venezia.

Categoria	Num. del grado	Qualifiche	Stipendi		Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri progressivi sottoindicati												Supplemento
			minimo	massimo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
V	12	Padrone.	6200	7400	6200	—	—	6500	—	-	—	6800	—	—	—	7400	750
»	»	Capo fuochista .															
VI	13	Capo squadra. .	5000	5900	5000	—	—	5300	—	—	—	5600	—	—	—	5900	690
»	»	Fuochista . . .															
»	15	Marinai	5000	5900	5000	—	—	5300	—	—	—	5600	—	—	—	5900	180

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

Il Ministro per i lavori pubblici
CARNAZZA.

R. DECRETO 31 *dicembre* 1923, *n.* 3083, *riguardante l'estensione del trattamento di quiescenza stabilito dal R. decreto 7 ottobre* 1923, *n.* 2306, *ad alcune categorie di agenti ferroviari stabili non iscritti al fondo pensioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143;

Visto il R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2306;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 gennaio 1924, n. 24.

Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

Le disposizioni dell'art. 3 del R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2306, relative al trattamento da farsi agli agenti provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del cessato R. ispettorato generale delle strade ferrate, e dispensati in base al decreto 28 gennaio 1923, n. 143, s'intendono identicamente applicabili, in caso di dispensa secondo detto decreto 143, agli agenti stabili di qualsiasi altra categoria non inscritti al fondo pensioni, ai quali in caso di esonero normale, spetti un trattamento analogo a quello dei predetti, cioè di indennità per una volta tanto e di rendita annua vitalizia.

Art. 2.

Le disposizioni di cui al primo comma dell'art. 4 del R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2306, relative al trattamento da farsi agli agenti del ruolo aggiunto delle Ferrovie dello Stato dispensati in base al decreto n. 143 del 28 gennaio 1923, s'intendono identicamente applicabili, in caso di dispensa secondo detto decreto n. 143, agli agenti stabili di qualsiasi altra categoria non inscritti al fondo pensioni, ai quali in caso di esonero normale spetti un trattamento analogo a quello dei predetti, cioè di sola indennità per una volta tanto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre 1923, n. 3100, riguardante la sistemazione degli agenti ferroviari decorati con medaglia d'oro* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo del Re con legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto l'art. 1 del decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153;

Visto il R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442;

Udito il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Su proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli agenti di qualsiasi grado decorati di medaglia d'oro al valor militare che prestano servizio nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in qualità di avventizi o provvisori verranno sistemati, senza concorso, nel grado cui dà diritto il loro titolo di studio, anche in deroga all'art. 21 del regolamento del personale per le Ferrovie dello Stato approvato con il decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e all'art. 2 del R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442.

Art. 2.

Le sistemazioni a ruolo di cui al precedente articolo avranno decorrenza, agli effetti di anzianità di carriera e finanziari, dal giorno dell'assunzione degli agenti stessi.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 31 Gennaio 1924, n. 26.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre* 1923, *n.* 3103, *relativo al trattamento di previdenza da usarsi al personale delle Ferrovie dello Stato, non iscritto al fondo pensioni e proveniente dalle Ferrovie secondarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il regolamento per la previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporti, approvato con R. decreto 30 settembre 1920, n. 1538;

Visto il R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, col quale il trattamento del precedente decreto viene esteso al personale delle Ferrovie dello Stato non iscritto al fondo pensioni e proveniente da Ferrovie secondarie;

Visto il R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello per le finanze;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 31 gennaio 1924, n. 26.

Articolo unico.

Per gli agenti delle Ferrovie dello Stato provenienti da Ferrovie secondarie e non inscritti al fondo pensioni, che siano esonerati dal servizio anteriormente al 1° marzo 1924 ed ai quali, a norma del decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, sia applicato il trattamento di previdenza del regolamento approvato con R. decreto 30 settembre 1920, n. 1538, lo stipendio da assumersi come iniziale agli effetti degli articoli 10 e 22 di quest'ultimo sarà, non quello effettivamente goduto al 1° gennaio 1919, ma quello che sarebbe stato goduto alla data stessa se già allora fossero state in vigore le tabelle approvate colla legge 7 aprile 1921, n. 368. All'uopo dalle posizioni assegnate a detti agenti nell'inquadramento al 1° marzo 1920, se passati alle Ferrovie dello Stato anteriormente, o dalla data del passaggio se questo avvenne dopo, si risalirà nelle tabelle medesime alle posizioni corrispondenti al 1° gennaio 1919.

Per quelli di detti agenti che saranno esonerati a partire dal 1° marzo 1924, data di applicazione delle nuove tabelle di cui al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2661, come stipendio base per il computo della pensione sarà assunta in ogni caso la media delle somme assoggettate a ritenuta durante l'ultimo triennio di servizio, senza alcun riferimento o confronto collo stipendio al 1° gennaio 1919.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

DELIBERAZIONE *del 22 dicembre 1923, n.* **2508,** *circa speciali facoltà attribuite al Capo della Delegazione di Cagliari, in materia di acquisti d'urgenza.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO:

Viste le proprie Deliberazioni n. 1276 e n. 1279 del 27 giugno 1923 e n. 2180 del 14 novembre 1923;

Vista la proposta del Segretario Generale presentata con la relazione n. 11-C.A.-37976 del 4 dicembre 1923 del Servizio Approvigionamenti

Delibera:

Al Capo della Delegazione di Cagliari sono demandate in materia di acquisti d'urgenza, con effetto dal 1° gennaio 1924, le attribuzioni che dovrebbe disimpegnare il Reparto di Roma, e fino al limite di spesa di L. 1000 (lire mille).

Roma, 22 dicembre 1923.

Il Commissario straordinario:

TORRE.

Roma, li 29 dicembre 1923.

Visto: *Il Ministro dei lavori pubblici*

CARNAZZA.

COMUNICATI

Agenti licenziati e destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà.

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
SANDRINI Pietro (131313)	Manovratore	Condannato ad anni uno e mesi otto di reclusione per correità in furto di calzature, commesso in stazione di Milano P. V. il 5 agosto 1920. (Sentenza 5 maggio 1923 della Corte d'Appello di Milano).
BOSTICCO Gio. Batta (102481)	Operaio di 1ª classe	Condannato a quattro mesi di reclusione per tentato furto di ritagli di rame, commesso nell'Officina di Torino il 29 ottobre 1923. (Sentenza 3 novembre 1923 del Tribunale di Torino).
MAVICA Vincenzo (170338) CEVOLANI Aldo (171315) ROMAGNOLI Venuto (143345) RAMOSI Riccardo (136672)	Manovratore Id. Id. Assistente sale	Condannati a quattro anni di reclusione per correità in furto di tessuti, commesso in stazione di Bologna nella notte dal 18 al 19 aprile 1920. (Sentenza 16 gennaio 1923 della Corte d'Appello di Bologna).
LEZZIERO Gio. Batta (85094) LABRUNA Salomone Salvatore (179643)	Conduttore capo Conduttore	Condannati ad un anno di reclusione per furto di effetti d'uso, commesso il 9 maggio 1921 nel bagagliaio del Treno 1928. (Sentenza 18 maggio 1923 della Corte d'Appello di Napoli).
BECHERELLI Cesilio (103567)	Operaio di 1ª classe	Condannato ad anni tre, mesi uno e giorni ventisette di reclusione ed alla multa di L. 183. per falso e truffa, reati commessi nel dicembre 1918 e nel gennaio 1919 in danno di Penso Tobia. (Sentenza 4 giugno 1923 della Corte d'Appello di Roma).

COGNOME, NOME e matricola	Qualità	Motivo della condanna
PETROLO Salvatore (150147)	Conduttore capo	Condannato alla reclusione per cinque mesi ed alla multa di L. 165, per tentata truffa, commessa a Torino il 10 luglio 1923 in danno delle Ferrovie dello Stato e della Compagnia Europea delle Assicurazioni. (Sentenza 10 agosto 1923 del Tribunale di Torino).
ORNA Luigi (153072)	Frenatore	Condannato ad anni due e mesi undici di reclusione e a L. 100 di multa, per appropriazione indebita e falso in atto pubblico, reati commessi nel settembre del 1919 in Verona, in danno dell'Amministrazione ferroviaria. (Sentenza 12 giugno 1923 della Corte d'Appello di Venezia).

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 3 dicembre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario, il manovale in prova *Di Nicolantonio* Donato (225284) è stato licenziato, in applicazione degli art. 186-*e*) e 197 del Regolamento medesimo, perchè « colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre 10 giorni a decorrere dal 30 luglio 1923 ».

A' sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 27 dicembre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario, il manovale in prova *Orecchio* Giuseppe (196317) è stato licenziato in applicazione degli art. 186-*e*) e 197 del Regolamento medesimo, perchè « colpevole di essere rimasto assente arbitrariamente dal servizio per oltre 10 giorni a decorrere dal 28 agosto 1923 ».

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 23 dicembre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario il manovale in prova *Bencroglienti* Celestino (201331) è stato licenziato dalla data stessa in applicazione degli art. 186-*e*) e 197 del Regolamento del personale « per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i 10 giorni a decorrere dal 4 ottobre 1923 ».

Esame di concorso per posti di Capo squadra cantonieri tra Guardablocco, Guardiani e Cantonieri stabili.

Sono indetti i seguenti esami di concorso per la promozione a Capo squadra cantonieri:

N.	140 posti per il	Compartimento	di	*Torino;*
»	120	id.	id.	*Milano;*
»	80	id.	id.	*Venezia;*
»	40	id.	id.	*Trieste;*
»	40	id.	id.	*Genova;*

N. 110 posti per il Compartimento di *Bologna;*
» 80 id. id. *Firenze;*
» 100 id. id. *Ancona;*
» 130 id. id. *Roma;*
» 70 id. id. *Napoli;*
» 80 id. id. *Bari;*
» 70 id. id. *Reggio C.;*
» 100 id. id. *Palermo;*
» 20 posti per la Delegazione di *Cagliari.*

Gli esami avranno luogo seguendo le norme approvate dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920 e pubblicati sul *Bollettino ufficiale* n. 44 del 28 ottobre stesso anno, ed ammettendovi anche i Guardablocco nominati in tale qualifica in base all'art. 8 del R. decreto n. 612 del 17 aprile 1922.

Potranno presentare domanda di partecipazione ai concorsi, i Guardablocco, i Guardiani e Cantonieri stabili, di età non inferiore ad anni 25 alla data di pubblicazione del presente avviso.

Potranno inoltre essere ammessi anche quegli agenti che, pur avendo titolo alla nomina a stabile con decorrenza non posteriore alla data di pubblicazione del presente comunicato, non abbiano però ancora avuto partecipazione di detta nomina a stabile.

Le ammissioni agli esami verranno decise dalle Commissioni locali di avanzamento; e gli eventuali reclami per mancata ammissione saranno dai Capi Compartimento trasmessi al Servizio Lavori e Costruzioni per l'inoltro, con le informazioni e il parere, al Servizio Personale e Affari Generali che provocherà le decisioni superiori.

I Guardablocco, i Guardiani e Cantonieri che si trovano nelle condizioni volute e che intendono partecipare all'esame dovranno presentare, pel tramite gerarchico, apposita domanda non più tardi del 10 marzo 1924.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei Capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

I vincitori dei concorsi saranno, di regola, assegnati alle funzioni superiori sulle linee del Compartimento cui appartengono; ma l'Amministrazione si riserva la facoltà di traslocarli anche sulle linee di altri Compartimenti, facoltà di cui si avvarrà specialmente per coprire i posti di Capo squadra cantonieri vacanti nei Compartimenti di Venezia e Trieste, sulle linee al di là dei vecchi confini, nonchè nella Delegazione di Cagliari.

Ordine di servizio N. 16.

Trasporti sulle linee complementari a scartamento ridotto della Sicilia.

Le norme relative ai trasporti che si effettuano sulle linee complementari a scartamento ridotto della Sicilia, di cui l'ordine di servizio n. 249-1912 (Allegato C) e l'ordine di servizio n. 189-1913, sono annullate e sostituite da quelle risultanti dall'allegato A al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 3 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 16-1924.*

Norme relative ai trasporti sulle linee complementari a scartamento ridotto della Sicilia (R. D. 23 febbraio 1911, n. 246 e art. 11 R. D. legge 24 settembre 1923, n. 2123.

1. — TRASPORTI IN SERVIZIO LOCALE.

a) *Viaggiatori.*

Il servizio locale sulle linee complementari a scartamento ridotto della Sicilia si effettua con treni omnibus e misti aventi vetture di 1ª e di 3ª classe.

Sulle dette linee si applicano le Tariffe e condizioni per i trasporti delle persone (edizione 1923) in vigore sulla rete principale con la riduzione, per le tariffe, del 25 % sui prezzi previsti per i trasporti con treni omnibus e misti dall'articolo 13 delle citate Tariffe e condizioni.

Il computo dei prezzi dei biglietti che si rilasciano ai ragazzi di età compresa fra i tre ed i sette anni (art. 17 delle tariffe), ai possessori delle carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo (allegato 6 *D* alle tariffe), ai custodi di bestiame ed ai conduttori di locomotive circolanti sulle proprie ruote (tariffe ordinarie n. 4 e 5 G. V.) si fa sui prezzi per i viaggi degli adulti come sopra stabiliti.

Parimenti sui prezzi per i viaggi a tariffa ordinaria degli adulti, si computano i prezzi dei biglietti di andata-ritorno (art. 25 delle tariffe) e quelli per i viaggi in comitiva (allegato 4 *A* alle tariffe).

Dalla riduzione del 25 % sono esclusi i trasporti che si eseguiscono in base alle tariffe interne *A* e *D* della Sicilia, alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari. Per questi trasporti si applicano integralmente le tariffe vigenti sulla rete principale.

Per la concessione speciale XVII (indigenti alienati o supposti idrofobi) si concede l'uso del compartimento riservato di 1ª classe applicando per intero le tariffe stabilite dalla concessione stessa per i compartimenti riservati di 2ª classe sulla rete principale.

Il prezzo dei biglietti per le corrispondenze fra stazioni appartenenti a linee complementari diverse, purchè congiunte fra di loro, si calcola in base alla percorrenza complessiva.

Il prezzo di tariffa dei biglietti di qualsiasi specie deve essere integrato dagli aumenti in vigore all'atto del viaggio e dal diritto speciale fisso di centesimi 50 o di 1 lira, di cui l'art. 4 del R. decreto legge 9 ottobre 1919, n. 2159.

Per i biglietti di abbonamento ordinari (allegato 6 alle tariffe) si riscuotono i prezzi previsti per le linee di 3ª categoria, ridotti del 25 % e poi integrati dagli aumenti in vigore.

dalla quantità dei carri occorrenti per il trasbordo nella stazione di allacciamento.

La tassazione deve essere fatta per l'intero percorso da partenza a destinazione, computando però le tasse per le distanze separate delle linee complementari e della rete principale.

In eccezione a tale norma, le spedizioni a grande velocità di un solo collo ciascuna di peso fino a 40 kg. e quelle di giornali devono essere tassate con i prezzi integrali, rispettivamente, delle tariffe ordinarie n. 6 e n. 7 G. V., cumulando le distanze delle linee complementari con quelle della rete principale.

La distanza minima tassabile è di chilometri 6 tanto per i percorsi sulle linee complementari, quanto per quelli della rete principale.

Le tasse minime per spedizione si riscuotono una sola volta *per intero*, considerando a questo effetto, le linee complementari come facenti parte della rete principale.

Sulle tasse relative ai percorsi delle ripetute linee complementari devono essere applicati gli aumenti percentuali in vigore.

Gli speditori devono presentare la lettera di vettura in un solo esemplare. Per il numerario, carte-valori ed oggetti preziosi deve esserne presentato un esemplare in più.

III. — *Limitazioni dei trasporti.*

Non si accettano, per il trasporto diretto con trasbordo nelle stazioni di allacciamento a cura dell'Amministrazione ferroviaria, le merci seguenti, le quali devono perciò essere dirette alle suddette stazioni e quivi svincolate e rispedite a cura delle parti:

a) le merci spedite alla rinfusa e le merci fragili sciolte;

b) le materie esplosive di cui alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 alle tariffe.

I trasporti tanto in servizio locale delle linee complementari, quanto in servizio diretto, richiedenti l'uso di carri a bilico, possono aver luogo con treni misti ordinari alle seguenti condizioni:

a) le merci da trasportarsi non devono avere una lunghezza superiore a m. 12.10, mentre la lunghezza della merce da trasportarsi con carri isolati non deve eccedere i m. 5.25;

b) il trasporto con i treni ordinari misti è ammesso nei due sensi delle linee con pendenza inferiore al 25 per mille; nelle altre linee con pendenza eguale o superiore al 25 per mille il trasporto con detti treni è ammesso solo nel senso della salita.

Nel senso della discesa i detti trasporti potranno essere ammessi in via eccezionale a giudizio dell'Esercizio delle Ferrovie secondarie e con treni speciali;

c) in ciascun treno ordinario non può attaccarsi più di una coppia di carri a bilico, e la velocità dei treni non può, in ogni caso, superare i 25 chilometri all'ora.

Ordine di servizio N. 17.

Estensione di servizio nella stazione di Torino Smistamento.

(Vedi Ordine di servizio n. 58-1919)

A datare dal 1° gennaio 1924 la stazione di Torino Smistamento viene ammessa al servizio merci G. V. limitatamente ai trasporti in arrivo alla stazione stessa dei copertoni di ritorno della Società anonima « Fiat ».

In conseguenza di quanto sopra nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 60, colonna 8, di fronte al nome di Torino Smistamento, devesi esporre l'indicazione G (18) riportando in calce alla detta pagina la nota:

(18) Limitatamente ai trasporti in arrivo dei copertoni di ritorno della Società anonima « Fiat », avente stabilimento allacciato.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 18.

Rispedizione per le Ferrovie concesse dei trasporti destinati a stazioni di transito, comuni o allacciate con le ferrovie medesime.

Le rispedizioni per stazioni delle ferrovie concesse, dei trasporti in arrivo a stazioni di transito, comuni o allacciate con le ferrovie medesime, possono essere eseguite:

a) d'ufficio, in seguito a cambiamento di destinazione disposto dal mittente, a termini dell'art. 39 delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose;

b) a cura del destinatario dopo lo svincolo o, per esso, a cura delle Amministrazioni in contatto;

---

c) d'ufficio, quando per inesistenza del servizio cumulativo fra l'Amministrazione originaria e quella definitiva, i trasporti risultano appoggiati alla stazione di transito per l'inoltro alla stazione definitiva delle ferrovie concesse.»

Per l'effettuazione delle rispedizioni suddette devono osservarsi le norme seguenti:

1° *Nelle stazioni comuni con le Amministrazioni in servizio cumulativo.*

Nei casi sub-*a)*, *b)* e *c)* la rispedizione deve essere registrata nella gestione del servizio cumulativo delle Ferrovie dello Stato e, quando esiste, anche nella gestione di transito con la Ferrovia corrispondente.

Nei casi sub-*a)* e *b)* si applica il diritto di rispedizione previsto dall'art. 76 delle Condizioni e tariffe, nel caso sub-*c)* quello di transito previsto dall'articolo 68 delle Condizioni e tariffe stesse.

2° *Nelle stazioni allacciate con le Amministrazioni in servizio cumulativo.*

Nei tre casi sub-*a)*, *b)* e *c)* valgono le stesse norme di cui al punto 1°, cioè la rispedizione deve essere registrata nella gestione del servizio cumulativo delle Ferrovie dello Stato e, quando esiste, anche nella gestione di transito, con applicazione del diritto di rispedizione previsto dall'art. 76 delle Condizioni e tariffe nei casi sub-*a)* e *b)* e del diritto di transito previsto dall'articolo 68 delle Condizioni stesse nel caso sub-*c)*.

Nei casi *a)* e *b)* devono inoltre essere applicate a favore delle Ferrovie dello Stato le tasse di trasporto ordinarie da computarsi in base al percorso di km. 6 a norma dell'art. 67 paragrafo 3 delle Condizioni e tariffe.

Data, quindi, una rispedizione per una stazione della Ferrovia concessa distante 10 chilometri dalla stazione di transito, si dovranno applicare, a favore delle Ferrovie dello Stato, le tasse in base alle tariffe normali per il percorso di Km. 6 oltre il diritto di cui al citato art. 76, e, a favore della Ferrovia concessa, la tassa per il percorso di Km. 10.

3° *Nelle stazioni allacciate con Amministrazioni in servizio di corrispondenza.*

Nei casi in cui i trasporti di merci a carro completo destinati alla stazione di scambio debbano, per disposizione del mittente od a richiesta del destinatario, essere consegnati e introdotti nel raccordo dell'Amministrazione corrispondente si dovrà applicare, oltre le tasse di esercizio e di nolo previste dalla convenzione vigente con l'Amministrazione stessa, il diritto di transito di cui l'articolo 68 delle Condizioni e tariffe.

Le disposizioni di cui sopra annullano e sostituiscono quelle contenute nella circolare n. 31 pubblicata nel Bollettino ufficiale, n. 29 del 21 luglio 1921.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 11.

12ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della Rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922, che detto Elenco è da aggiornarsi al 31 dicembre 1923, delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	Indirizzo	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
BERIO (Fratelli)	*Oneglia*	940200	940499
PAZZINI Pasquale	*Lecco* - Corso Vitt. Emanuele 4	939200	939499
SOCIETÀ SUBALPINA DI IMPRESE FERROVIARIE	*Milano* - Via Lovanio 8	937500	937799
« VILPIAN » Fabbrica di birra Soc. a. g. l.	*Bolzano* - Piazza Walter 8	974800	974999

La Ditta « Snia » Società di Navigazione Industria e Commercio, ha cambiato la propria ragione sociale in *« Snia Viscosa » Società Nazionale Industria Applicazione Viscosa* - Torino - Via Altieri, 15.

Si dovranno quindi fare le relative variazioni alle pagine 24 e 40 dell'Elenco suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Circolare N. 12.

Effettuazione delle paghe al personale.

Nell'interesse della migliore utilizzazione del personale è stato deciso che la effettuazione delle paghe al personale sia in via generale affidata, non più ai pagatori addetti alle Casse Compartimentali, ma sibbene alle Stazioni, alle Officine, ed agli Uffici, secondo i casi.

Il Servizio Ragioneria è incaricato della graduale attuazione del provvedimento.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

SENTENZA

Espropriazioni per pubblica utilità - Piano particolareggiato o parcellare - Suoi estremi - Suo scopo.

Il piano particolareggiato di esecuzione risponde allo scopo dell'art. 16 della legge organica 25 giugno 1865, n. 2359, quando indica e precisa la quota di proprietà che si rende necessario occupare ai fini dell'attuazione dell'opera pubblica indipendentemente dalla indicazione delle modalità tecniche di questa.

A questo fine soddisfa l'atto che le Ferrovie dello Stato producono nelle espropriazioni che le riguardano con la denominazione di « piano parcellare » cosicchè la sua regolarità e completezza sono indiscutibili nulla importando in contrario la diversa qualifica dell'atto suindicato.

CONSIGLIO DI STATO - IV Sezione - 9 giugno 1923 - *Pres.*: *Fucini*; *Est.*: Ambrosino - « Società Semolerie Italiane » *ricorrente* contro Ferrovie dello Stato *resistenti.*

Omissis.

DIRITTO.

Che la Società « Semolerie Italiane » con l'unico motivo proposto, assume che, nella procedura di esproprio per l'ampliamento della stazione ferroviaria di Cagliari furono violate le disposizioni degli articoli 16 e 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359. A suo dire, non venne reso di pubblica ragione mediante il deposito nella Segreteria comunale il « piano particolareggiato di esecuzione dell'opera » posto che l'Amministrazione delle ferrovie si sarebbe limitata a depositare l'elenco dei beni da espropriarsi, con annesso « un piano parcellare » e questo costituiva soltanto un accessorio dell'elenco. Quindi si sarebbe confuso e unificato il piano descrittivo previsto dall'art. 26 con l'elenco di cui all'art. 24; e, per conseguenza, il Ministro nella impugnata sua decisione sul reclamo della Società, avrebbe erroneamente ritenuto

« essersi effettuate in modo regolare le prescritte pubblicazioni ».

Considerato — a chiarimento della controversia — che l'articolo 16 della legge 25 giugno 1865 così testualmente dispone:

« Emanato l'atto che dichiara un'opera di pubblica uti-
« lità, colui che lo promosse, dovrà, a sua cura, e preso per
« norma il progetto di massima, formare il piano partico-
« lareggiato di esecuzione descrittivo di ciascuno dei terreni
« o edifici di cui l'espropriazione si stima necessaria, indi-
« candone i confini, la natura.... ecc., il nome e cognome dei
« proprietari.... ».

Stabilisce poi l'articolo 24 che unitamente al piano particolareggiato di esecuzione si deve compilare « un elenco » in cui, di riscontro al nome e cognome dei proprietari, ed alla indicazione sommaria dei beni da espropriarsi, sia indicato il prezzo offerto per la loro espropriazione.

Nel caso concreto la ricorrente Società non contesta che l'elenco depositato dall'Amministrazione ferroviaria nella Segreteria comunale conteneva gli estremi all'uopo dalla legge richiesti. L'indagine, quindi deve portarsi sul punto se il « piano » depositato unitamente all'elenco, rispondesse al precetto dell'art. 16.

Lo scopo che il legislatore si è proposto mediante la disposizione in parola (e come generalmente si riconosce) è quello di assicurare l'esatta indicazione del tracciato dell'opera e dei beni occorrenti per attuarla e precisamente che « nel piano di esecuzione vengano segnati gli immobili, o le frazioni dei medesimi con tutte quelle particolarità le quali valgano a rimuovere ogni possibile errore, ogni incertezza o confusione al riguardo ».

L'Amministrazione delle Ferrovie ha dimostrato che « il piano » o tipo descrittivo da essa compilato, prendendo per norma il progetto di massima approvato con decreto 9 giugno 1920 agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità) costituiva una entità autonoma, indipendente dallo elenco di cui all'articolo 24 ed era preordinato a definire e circoscrivere i limiti specifici della espropriazione.

Il detto tipo descrittivo (in causa esibito) contiene infatti la individuazione degli immobili i quali dovrebbero essere occupati ed asserviti per l'impliamento e la sistemazione della stazione ferroviaria di Cagliari.

Abbenchè porti la denominazione di « piano parcellare » (ossia quella che, per identici scopi ed effetti era adoperata nell'anteriore legge sarda 6 aprile 1839) riunisce gli estremi

per indicare con esattezza i beni ritenuti necessari all'attuazione dell'opera.

Obietta la Società delle Semolerie Italiane che il piano depositato designa bensì l'area destinata allo esproprio, ma non indica, in modo specifico, le opere che si costruiranno, e, cioè, come sarà effettuato l'ampliamento della stazione; quali porzioni dell'area saranno occupate per edifici, quali per magazzini, cortili ecc.

A parte che per le cose dette dianzi, lo scopo dell'art. 16 non appare quello che i proprietari dei beni siano messi in grado di fare una critica in linea tecnica, sulle particolari modalità dell'esecuzione dell'opera, riesce manifesto che la Società ricorrente vorrebbe qui istituire una disamina, la quale eccede la competenza della Sezione.

« Il piano di esecuzione » va soggetto alla approvazione della competente autorità, e ai fini del sindacato di legittimità, basta constatare che nel caso in esame esso riuniva i requisiti occorrenti, ai sensi dell'art. 16 della legge 25 giugno 1865, acciocchè la Società delle Semolerie Italiane potesse rendersi esatto conto della quota di sua proprietà che l'Amministrazione delle Ferrovie stimava necessaria all'attuazione dell'opera di cui trattasi.

Per questi motivi la Sezione rigetta il ricorso.

Anno XVII - N. 13

27 Marzo 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(7138) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

REGIO DECRETO 30 *dicembre* 1923, *n.* 3084, *contenente norme esecutive, interpretative ed integrative di quelle concernenti il trattamento economico e di carriera del personale dell'Amministrazione dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Visto il R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, sull'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato;
Visti i Reali decreti 30 dicembre 1923, nn. 2840 e 2960;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro Segretario di Stato per l'interno, *ad interim* per gli affari esteri, Commissario per la aeronautica e del Ministro Segretario di Stato per le finanze, di concerto con gli altri Ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(*Omissis*).

Art. 110.

Con effetto dal 1° gennaio 1924, nel terzo comma dell'articolo 2 del R. decreto 5 aprile 1923, n. 853, alle parole: « provvisto, a titolo proprio, dell'indennità di cui all'art. 1 del presente decreto, o di quella stabilita dal decreto Luogotenenziale 9 marzo 1919, n. 338 », sono sostituite le seguenti: « provvisto di stipendio, o di retribuzione, o di salario, o di altro analogo emolumento a carico dello Stato, o di una Provincia, o di un Comune, o di un istituzione mantenuta con concorsi di uno degli enti stessi. Analogamente non si tiene conto del coniuge provvisto di pensione, comunque corrisposta da uno degli enti anzidetti, salvo che la pensione, aumentata del relativo assegno di caroviveri, sia inferiore all'indennità che, per il coniuge medesimo, spetterebbe in base alle presenti disposizioni, nel qual caso compete la differenza ».

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 28 gennaio 1924, n. 23.

Art. 111.

Con effetto dal 1° gennaio 1924, al primo comma dell'articolo 3 del R. decreto 5 aprile 1923, n. 853, è aggiunto il seguente periodo: « Se il marito, permanentemente inabile al lavoro, è provvisto di risorse economiche inadeguate pel mantenimento proprio e di tutti i figli di età inferiore a 18 anni, ma sufficienti per mantenere una parte di dette persone, compete l'indennità suppletiva, di cui al precedente art. 2, soltanto pel figlio o per i figli di età inferiore a 18 anni, pel cui mantenimento le risorse stesse non bastino ».

Le disposizioni di questo articolo e del precedente articolo 110 si applicano anche al personale delle ferrovie dello Stato.

(*Omissis*).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — FEDERZONI — OVIGLIO — DE' STEFANI — DIAZ — THAON DI REVEL — GENTILE — CARNAZZA — CORBINO — DI CESARÒ.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre* 1923, *n.* 3043, *contenente norme disciplinanti la circolazione sulle strade ed aree pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In forza dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con il Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro per l'interno e *ad interim* per gli affari esteri, con i Ministri per la guerra, per la marina, per la giustizia e gli affari di culto, per le finanze, per l'economia nazionale e per le poste ed i telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Omissis.

Art. 10.

Passaggi a livello: cautele.

Nell'interesse della incolumità pubblica i passaggi a livello incostuditi, sia di ferrovie che di tramvie extra-urbane, debbono essere, a cura e spese dell'azienda esercente, protetti dai due lati ed a conveniente distanza da cartelli indicatori o da altri analoghi sistemi idonei allo scopo. Queste segnalazioni, allorchè il servizio ferroviario o tramviario prosegue in ore notturne, debbono essere tali da riuscire visibili anche dopo il tramonto del sole. Dovranno essere del pari ed in modo permanente assicurate le necessarie condizioni di libera visibilità da entrambi i lati della strada ordinaria. In casi di contestazione decide il prefetto.

Le vie della città che sboccano con insufficiente visibilità in altre percorse da tramvie, debbono essere munite di appositi segnali in prossimità del crocevia, a cura dell'amministrazione comunale che potrà ripeterne le spese dall'azienda tramviaria.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 26 gennaio 1924, n. 22.

In prossimità di ogni passaggio a livello il conducente di veicoli o di animali deve moderare la velocità e, quando sia possibile, camminare in testa al veicolo od al bestiame traversando poi rapidamente i binari.

Omissis.

Art. 93.

Il presente decreto entrerà in vigore al 1° marzo 1924.

Omissis.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DIAZ — REVEL — DE' STEFANI — OVIGLIO — COLONNA DI CESARÒ — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 24 *febbraio* 1924, *n.* 326, *riguardante la protezione dei passaggi a livello incustoditi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3043;
Ritenuta la necessità di disciplinare con norme particolari le cautele prescritte dall'art. 10 del citato R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, per la protezione dei passaggi a livello incostuditi;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 marzo 1924, n. 67.

Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' istituita una Commissione con l'incarico di esaminare e proporre le norme particolari che, in esecuzione dell'articolo 10 del R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, saranno emanate con altro Nostro decreto per la protezione dei passaggi a livello incostuditi.

I componenti della detta Commissione saranno nominati dal Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici. La Commissione riferirà entro il termine di un mese dalla data della sua convocazione.

Art. 2.

Il Nostro decreto da emanare a norma dell'articolo precedente, dovrà, a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e delle aziende esercenti ferrovie concesse e tramvie extraurbane, ricevere attuazione entro il termine di mesi sei dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, ed in ogni caso non oltre il 1° gennaio 1925.

Rimane nel frattempo sospesa l'applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 10 del citato R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3043.

Il presente decreto entra in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 febbraio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Decreto Ministeriale 31 *gennaio* 1924, *contenente il nuovo testo della concessione speciale* IX (*Compagnie teatrali ed assimilate*) *e modificazione alle tariffe per i trasporti degli effetti teatrali* (1).

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

Di concerto col Ministro per le finanze;

Viste le concessioni speciali e relative tariffe pei trasporti ferroviari di persone e di cose, di cui la legge 27 aprile 1885, n. 3048, e successive varianti;

Viste le condizioni e tariffe valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto l'art. 1 del R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;

Sentito il Commissario straordinario per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Il testo della concessione speciale IX (Compagnie teatrali ed assimilate), di cui la legge 27 aprile 1885, n. 3048, e successive varianti, è sostituito da quello allegato al presente decreto.

Nell'art. 77 delle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato è aggiunta una nuova classe IX valevole per gli effetti teatrali, con i seguenti prezzi da riportare nel capo XIII:

CLASSE	ZONE DI PERCORRENZA											
	I	II	III	IV	V	IV	VII	VIII	IX	X	XI	XII
	Da 1 a 50 km.	Da 51 a 100 km	Da 101 a 200 km.	Da 201 a 300 km	Da 301 a 400 km.	Da 401 a 500 km.	Da 501 a 600 km.	Da 601 a 700 km.	Da 701 a 800 km.	Da 801 a 900 km	Da 901 a 1000 km.	oltre 1000 km.
	PREZZI IN LIRE											
IX per tonnellata	0.28	0.28	0.26	0.21	0.19	0.17	0.15	0.13	0.12	0.11	0.10	0.09
	14.00	28.00	54.00	75.00	94.00	111.00	126.00	139.00	151.00	162.00	172.00	—

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 marzo 1924, n. 67.

Art. 2.

I provvedimenti di cui al precedente articolo andranno in vigore dalle date che per ciascuno di essi saranno fissati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 31 gennaio 1924.

Il Ministro per i lavori pubblici
CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze:
DE' STEFANI.

Concessione speciale IX.

COMPAGNIE TEATRALI ED ASSIMILATE

1. *Oggetto.* — La concessione è accordata alle compagnie teatrali, alle orchestre, alle bande musicali ed alle persone di cui il seguente punto 2 pei viaggi in 1ª, 2ª e 3ª classe che effettuano per motivi professionali e pel trasporto dei loro effetti ed attrezzi.

2. *Limiti.* — Sono ammesse a fruire della concessione:

a) le compagnie drammatiche, di canto, di ballo, di operette, di pantomime ed equestri, purchè regolarmente costituite e composte di almeno *dieci* persone adulte, o paganti il prezzo corrispondente.

Per compagnie regolarmente costituite s'intendono quelle composte di persone che, scritturate alla dipendenza di un capo o direttore, agiscono in comune per dare pubblici spettacoli a scopo di lucro. Oltre gli artisti propriamente detti sono ammesse al ribasso quelle persone che concorrono alla esecuzione degli spettacoli od alla direzione artistica, tecnica od amministrativa della compagnia, purchè i figli degli artisti e delle altre persone anzidette fino all'età di 14 anni. Sono pertanto esclusi dalla concessione gli impresari e gli agenti teatrali e tutte le persone che si trovano al servizio delle direzioni dei teatri o dei singoli artisti, anzichè a quello della compagnia;

b) le orchestre e le bande musicali, regolarmente costituite, viaggianti coi propri strumenti e composte di almeno *dieci* persone adulte o paganti il prezzo corrispondente.

Per orchestre e bande regolarmente costituite si intendono quelle formate da suonatori riuniti in società riconosciute, o scritturate da una impresa, od alla dipendenza di Municipi o di pubblici istituti o stabilimenti. Sono escluse dalla concessione tutte le persone (come segretari, censori, amministratori, inservienti e simili) che non concorrono direttamente alle esecuzioni musicali;

c) gli artisti da caffè concerto, i giocatori di pallone, i prestigiatori, gli aeronauti e gli aviatori quando diano pubblici

spettacoli, gli acrobati e simili, le compagnie ambulanti esercenti serragli di bestie feroci, teatri di marionette, cinematrografi (proiezioni cinematografiche), giostre, bersagli, gabinetti ottici, fotografici, meccanici, di fisica e di storia naturale; nonchè i saltimbanchi, ciarlatani, suonatori e cantanti girovaghi: purchè in numero non inferiore a due persone adulte, o paganti per tal numero;

d) gli artisti e le altre persone delle compagnie indicate al comma *a*) quando si sciolgono da una medesima compagnia o ne raggiungono una nuova purchè viaggianti in numero non inferiore a due persone adulte o paganti il prezzo corrispondente.

3. *Compagnie estere.* — La concessione è estesa alle compagnie estere alle medesime condizioni stabilite per quelle italiane.

TRASPORTO DEI VIAGGIATORI.

4. *Prezzi.* — I prezzi pei viaggi delle persone fruenti della presente concessione sono quelli della *tariffa differenziale B* integrati da tutti gli aumenti in vigore all'atto del viaggio.

I ragazzi di età compresa fra i 3 e i 7 anni godono della stessa riduzione ammessa per i viaggi a tariffa ordinaria computata però sui prezzi della tariffa differenziale *B*.

5. *Rilascio ed uso dei biglietti.* — I biglietti si rilasciano per qualsiasi treno della giornata, designato dai viaggiatori all'atto dell'acquisto, fermo il disposto dell'art. VI delle disposizioni generali. Possono essere utilizzati anche nel giorno successivo, ma in questo caso devono essere presentati per una nuova bollatura.

6. *Documenti di riduzione.* — Per ottenere la riduzione occorre presentare apposita richiesta, in duplice esemplare, conforme l'unito modello. Pei viaggi delle persone indicate al comma *c*) dell'articolo 2 e per quelli delle bande musicali nel caso che i componenti le bande stesse non indossino l'uniforme, le richieste devono essere vistate dall'autorità di pubblica sicurezza.

Le richieste perchè siano valide debbono essere rilasciate e firmate dal proprietario della compagnia, dal direttore d'orchestra o di banda o dal capo comitiva.

Le richieste trovansi in vendita presso le principali stazioni ed agenzie della Rete al prezzo di centesimi venti per ogni esemplare.

7. *Identificazione e modalità di viaggio.* — A domanda del personale ferroviario, ogni viaggiatore deve esibire la propria tessera di riconoscimento (con fotografia) fornita dall'Amministrazione ferroviaria al prezzo di L. 0.50 e fatta vidimare e bollare a cura degli interessati dall'autorità di pubblica sicurezza o dal sindaco, quando ne faccia le veci.

Per ottenere la tessera gli interessati devono farne domanda a mezzo delle stazioni riempiendo il modulo all'uopo stabilito che verrà fornito gratuitamente.

Le tessere valgono un anno dalla data di rilascio, quando non cessi prima la qualità di artista del titolare. Possono valere per un altro anno previa nuova certificazione e bollatura da parte dell'autorità di pubblica sicurezza.

I saltibanchi, ciarlatani, suonatori e cantanti girovaghi e simili altre persone soggette alla prescrizione dell'art. 72, capo V, della legge di pubblica sicurezza 30 giugno 1889, n. 6144, serie 3ª, possono presentare, in luogo della tessera, il documento personale (certificato, licenza o permesso di esercizio) prescritto dalla legge suddetta.

I figli degli artisti (art. 2 nota al comma a) e le bande musicali in uniforme anche col solo berretto) sono esonerati dall'obbligo della tessera di riconoscimento e di ogni altro titolo di identità personale. Nei detti casi di bande viaggianti in uniforme il direttore può fruire del ribasso anche se viaggia in borghese, purchè munito della tessera.

Oltre alla presentazione della tessera da parte di chi è in obbligo di esserne provvisto, i viaggiatori debbono sempre esibire il duplicato della richiesta di riduzione presentato alla stazione di partenza e da questa debitamente vidimato.

8. *Compagnie viaggianti suddivise* — E' ammesso che le compagnie menzionate al comma *a*) dell'art. 2 viaggino suddivise in gruppi di qualsivoglia numero di persone in giorni e con treni diversi purchè sia stato depositato l'importo di tutti i biglietti Ciascun gruppo deve far uso di distinte richieste.

TRASPORTO DELLE COSE.

9. *Limiti.* — La concessione è accordata per il trasporto degli effetti, degli attrezzi e delle altre cose soltanto quando ha luogo anche il trasporto delle persone ed alle seguenti condizioni:

a) Le spedizioni debbono aver luogo previa esibizione dei biglietti a prezzo ridotto (o della ricevuta di deposito del relativo ammontare) acquistati per il viaggio della compagnia o della comitiva di cui l'art. 2;

b) le stazioni mittenti e destinatarie debbono di regola essere rispettivamente quelle di partenza e di arrivo dei viaggiatori.

Tuttavia su domanda delle compagnie le stazioni ferroviarie potranno ammettere qualche deroga a questa ultima disposizione;

c) è ammesso che una partita di effetti e di attrezzi, (anche suddivisa parte a grande e parte a piccola velocità) sia spedita qualche giorno prima, della partenza delle persone a condizione che siano esibiti i biglietti o la ricevuta di deposito del relativo ammontare ed è altresì ammesso che, quando la spedizione degli effetti e degli attrezzi non possa essere completata nel giorno in cui la compagnia parte, la rimanenza sia spedita dopo, ma non oltre il terzo giorno (sia pure parte a grande e parte a piccola velocità), purchè la richiesta per detta spedizione complementare sia presentata con questa annotazione: « Spedizione complementare. La compagnia è partita col treno . . . del giorno . . . ».

10. *Definizione degli effetti e degli attrezzi.* — Si intendono *effetti* il vestiario borghese e teatrale ed ogni altro oggetto di uso personale del viaggiatore

Si intendono *attrezzi*, gli arredi di palcoscenico, come quinte, porte, caminetti, colonne, macigni, scale praticabili e simili, telerie, panche di legno, attrezzi di lavoro, sellerie, cordami, catene, tiranti di ferro, ferramenta, mobili, tappeti, tappezzerie, soprammobili, macchine e meccanismi e loro parti, locomobili, materiale elettrico e da illuminazione, strumenti musicali e di precisione, figure anatomiche di qualunque materia, giostre, altalene e loro parti, attrezzi di ginnastica, marionette ed ogni *altro oggetto di dotazione delle compagnie teatrali od assimilate.*

11. *Prezzi e condizioni dei trasporti a bagaglio.* — Gli effetti personali spediti a bagaglio si tassano con i prezzi della classe IX e gli attrezzi coi prezzi della classe 1ª.

Gli effetti personali sono ammessi fino al limite di 100 chilogrammi per ogni persona (adulti o ragazzi).

Gli attrezzi, *limitatamente a quelli delle compagnie teatrali*, sono ammessi al trasporto a bagaglio in tutti i treni, esclusi i direttissimi, se spediti insieme con gli effetti personali e purchè lo consentano le esigenze del servizio.

12. *Prezzi e condizioni della grande velocità.* — Agli effetti ed attrezzi spediti in quantità di almeno 50 chilogrammi, si applicano i prezzi della classe n. 7.

I furgoni contenenti effetti ed attrezzi si tassano sul peso cumulato, con i prezzi della classe n. 8 per il peso minimo di tonnellate tre.

I *piccoli animali* (uccelli, cani, gatti, capre, scimmie, maiali ed altri) in *furgoni completi*, si tassano in base alla tariffa n. 4 G. V., serie *B*, per otto capi, qualunque sia il numero degli animali caricativi. Non è ammesso di caricarvi effetti, attrezzi od oggetti di qualsiasi specie.

Le bestie feroci, il bestiame equino e bovino e gli animali piccoli delle specie suddette, non spediti in furgoni, si trasportano ai prezzi ed alle condizioni delle tariffe ordinarie.

13. *Prezzi e condizioni della piccola velocità*:

Serie *A*: Effetti ed attrezzi: prezzi della classe 64;

Serie *B*: Legname lavorato con l'ascia, segato, piallato, tinto, tornito, sagomato per parapetti, impalcature e simili: prezzi della classe n. 78;

Serie *C*: Furgoni contenenti effetti ed attrezzi: prezzi della classe 58 per il peso minimo di tonnellate 3.

14. *Modalità delle spedizioni.* — Per ottenere l'applicazione della presente tariffa, gli speditori debbono presentare in duplice esemplare una richiesta conforme al modello allegato; di tali esemplari uno resta alla stazione mittente ed uno scorta la merce o il bagaglio fino alla stazione destinataria che ritira detto documento.

Le richieste debbono essere rilasciate e firmate dal proprietario della compagnia, dal direttore di banda od orchestra o dal capo della comitiva.

Le richieste sono in vendita presso le stazioni al prezzo di L. 0.20 per esemplare.

15. *Documenti di trasporto.* — Sulle lettere di vettura deve figurare come mittente e come destinatario il capo della compagnia o comitiva interessata nel trasporto.

16. *Assegni e spese anticipate.* — Le spedizioni non possono essere gravate nè di assegno nè di spese anticipate.

Il Ministro per i lavori pubblici: CARNAZZA.

MODELLO A — 1

CONCESSIONE SPECIALE IX

(Tariffa differenziale B)

Compagnie teatrali ed assimilate

VIAGGIATORI

1) ____________________

RICHIESTA

Viaggio dalla stazione di ______ *alla stazione di* ______ *via* ______ *di numero* (2) ______ *persone nominate nell'elenco a tergo, e viaggianti:*

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
adulti N.º	______	______	______
ragazzi N.º dai 3 ai 7 anni	______	______	______

Dichiaro che i titolari della presente (3) ______ *hanno agito nel* (4) ______ *dal* ______ *al* ______ *e si trovano nelle condizioni volute per fruire della concessione.*

Bollo della Compagnia o del teatro

(5) ______ *li* ______ *19* ______

IL (6) ______

L'attestazione seguente non occorre, nè per le compagnie del comma *a* (art. 2) della concessione, nè per le bande musicali in uniforme.

Bollo dell'Autorità

Attesto l'identità delle suddette persone, e che esse viaggiano nelle condizioni regolamentari.

(5) ______ *li* ______ *19* ______

Il capo dell'ufficio di pubblica sicurezza

______

ANNOTAZIONI

______

Rilasciato il biglietto N.....

Bollo composto della stazione

Avvertenze importanti

1. La presentazione di questa richiesta implica la piena conoscenza e l'accettazione da parte dei titolari, di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. I viaggiatori debbono sempre essere muniti del documento di identità personale, prescritto dalla concessione.

(1) Titolo della compagnia, banda, orchestra, ecc. (2) In tutte lettere. (3) Appartengono (o cessano di appartenere) alla compagnia o raggiungono la compagnia, oppure «fanno parte della banda o dell'orchestra» NB. Per gli artisti da caffè concerto, ecc. (art. 2 c. della concessione) non costituiti in compagnia, non occorre riempire questo richiamo. (4) Teatro, caffè concerto, ecc. NB. Le compagnie di nuova formazione sostituiranno qui le parole «vanno ad agire nel» e le bande e le orchestre non riempiranno affatto questo richiamo. (5) Luogo e data del rilascio e delle certificazioni. (6) Proprietario della compagnia, direttore di banda od orchestra, o capo comitiva.

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza

PREZZO L. 0.20

Numero d'ordine	Classe	Cognomi e nomi dei viaggiatori (*Pei ragazzi indicare l'età*)	Nomi d'arte dei viaggiatori
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			

Continuare l'elenco su foglio separato, da trattenersi esso pure dal bigliettario.

MODELLO A — 2

CONCESSIONE SPECIALE IX

(Tariffa differenziale B)

Compagnie teatrali ed assimilate

VIAGGIATORI

(1) ____________________

RICHIESTA

Viaggio dalla stazione di ______ *alla stazione di* ______ *via* ______ *di numero* (2) ______ *persone nominate nell'elenco a tergo, e viaggianti:*

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
adulti *N.º*	______	______	______
ragazzi *N.º* dai 3 ai 7 anni	______	______	______

Dichiaro che i titolari della presente (3) ______ *hanno agito nel* (4) ______ *dal* ______ *al* ______ *e si trovano nelle condizioni volute per fruire della concessione.*

Bollo della Compagnia o del teatro

(5) ______ *li* ______ *19*______

IL (6) ______

L'attestazione seguente non occorre, nè per le compagnie del comma *a* (art. 2) della concessione, nè per le bande musicali in uniforme.

Bollo dell'Autorità

Attesto l'identità delle suddette persone e che esse viaggiano nelle condizioni regolamentari.

(5) ______ *li* ______ *19*______

Il capo dell'ufficio di pubblica sicurezza

______

ANNOTAZIONI

______

Rilasciato il biglietto N.....

Bollo composto della stazione

Avvertenze importanti

1. La presentazione di questa richiesta implica la piena conoscenza e l'accettazione da parte dei titolari, di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. I viaggiatori debbono sempre essere muniti del documento di identità personale, prescritto dalla concessione.

(1) Titolo della compagnia, banda, orchestra, ecc. (2) In tutte lettere (3) Appartengono (o cessano di appartenere) alla compagnia o raggiungono la compagnia, oppure «fanno parte della banda o dell'orchestra» NB. Per gli artisti da caffè concerto, ecc. (art. 2 c della concessione) non costituiti in compagnia, non occorre riempire questo richiamo. (4) Teatro, caffè concerto, ecc. NB. Le compagnie di nuova formazione sostituiranno qui le parole «vanno ad agire nel» e le bande e le orchestre non riempiranno affatto questo richiamo. (5) Luogo e data del rilascio e delle certificazioni. (6) Proprietario della compagnia, direttore di banda od orchestra, o capo comitiva.

Da restituirsi vidimata dalla stazione al capo della compagnia o comitiva

Numero d'ordine	Classe	Cognomi e nomi dei viaggiatori (*Pei ragazzi indicare l' età*)	Nomi d'arte dei viaggiatori
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			

Continuare l'elenco su foglio separato, da trattenersi esso pure dal bigliettario.

MODELLO *B*-1.

CONCESSIONE SPECIALE IX

Compagnie teatrali ed assimilate

BAGAGLI

(1) ____________________

RICHIESTA

Trasporto da ____________ *a* ____________

Quantità dei colli	Peso in Kg (2)	QUALITÀ DEL BAGAGLIO Dichiarazione se trattasi di effetti, cioè di vestiario borghese o teatrale od ogni altro effetto di uso personale del viaggiatore, o di attrezzi

Bollo della compagnia o del teatro

(3) ____________ *li* ____________ 19__

IL (4) ____________

Bollo composto della stazione

Eseguita la spedizione

col N. ________

(1) Titolo della compagnia banda, orchestra ecc. — (2) La concessione è limitata a 100 Kg. per ogni persona (adulti o ragazzi). — (3) Luogo e data del rilascio — (4) Proprietario della compagnia o capo comitiva.

Da trattenersi dal bagagliere dell. stazione di partenza.

CONCESSIONE SPECIALE IX

Compagnie teatrali ed assimilate

BAGAGLI

A richiesta della (1) ____________

è stata eseguita la spedizione a bagaglio col N. ________ *del peso di Kg.* ______ *da* ____________ *a* ____________

Somma pagata L. ________

Bollo composto della stazione

(1) Titolo della compagnia banda orchestra, ecc.

rilasciare allo speditore.

Prezzo L. 0.20

MODELLO *B*-2

CONCESSIONE SPECIALE IX

Compagnie teatrali ed assimilate

BAGAGLI

(1) ______________________________

RICHIESTA

Trasporto da ____________________ *a* ____________________

Quantità dei colli	Peso in Kg. (2)	QUALITÀ DEL BAGAGLIO Dichiarare se trattasi di effetti, cioè di vestiario borghese o teatrale od ogni altro oggetto di uso personale del viaggiatore, o di attrezzi

Bollo della compagnia o del teatro

(3) ____________ *li* ____________ 19__

IL (4) ____________________

Bollo composto della stazione

Eseguita la spedizione

col N. ________

(1) Titolo della compagnia, banda orchestra, ecc. — (2) La concessione è limitata a Kg. 100 per ogni persona (adulti o ragazzi). — (3) Luogo e data del rilascio — (4) Proprietario della compagnia o capo comitiva.

Deve scortare il trasporto ed essere ritirata dalla stazione destinataria.

MODELLO C-1.

CONCESSIONE SPECIALE IX
Compagnie teatrali ed assimilate
MERCI
(Effetti, attrezzi, legname e furgoni)

(1) ___________________________

RICHIESTA

Trasporto da ____________ *a* ____________ *a* (2)______ *velocità*

DESCRIZIONE DELLA SPEDIZIONE

Quantità dei colli	Qualità dei colli e loro contenuto	Marche e numeri dei colli	Peso in chilogrammi

NB. — Tutte le indicazioni esposte in questo quadro debbono essere riportate nella lettera di vettura.

Bollo della compagnia, del teatro

(3)____________ *li* ____________ 19___

IL (4) ____________________

____

Biglietto N. ______ *in data* ________ *per L.* ______ *(punto 9 della concessione)*
oppure
*Ricev. di depos. N.*____ *in data* ________ *per L.* ______ *(punto 9 della concessione)*

Bollo composto della stazione

Eseguita la spedizione col N. ______

(1) Titolo della compagnia, banda, orchestra, ecc. — (2) *Grande o piccola.* — (3) Luogo e data del rilascio. — (4) *Proprietario della compagnia*, oppure *capo della comitiva*

Da trattenere dalla stazione di partenza.

Prezzo L. 0.20

MODELLO *C*-2.

CONCESSIONE SPECIALE IX

Compagnie teatrali ed assimilate

MERCI

(*Effetti, attrezzi, legname e furgoni*)

(1) ____________________

RICHIESTA

Trasporto da ______ *a* ______ *a* (2) ______ *velocità*

DESCRIZIONE DELLA SPEDIZIONE

Quantità dei colli	Qualità dei colli e loro contenuto	Marche e numeri dei colli	Peso in chilogrammi

NB — Tutte le indicazioni esposte in questo quadro debbono essere riportate nella lettera di vettura.

(3) ______ *li* ______ 19__

L (4) ______

______

Biglietto N. ______ *in data* ______ *per L.* ______ (*punto 9 della concessione*)
oppure:
Ricev. di depos. N. ______ *in data* ______ *per L.* ______ (*punto 9 della concessione*)

Bollo composto della stazione

Eseguita la spedizione col N. ______

(1) Titolo della compagnia, banda, orchestra, ecc. — (2) *Grande* o *piccola* — (3) Luogo e data del rilascio. — (4) *Proprietario della compagnia*, oppure *capo della comitiva*.

Deve scortare il trasporto ed essere ritirata dalla stazione destinataria.

DECRETO MINISTERIALE 18 *febbraio* 1924, *riguardante la riduzione del 20 per cento sulle tasse di trasporto delle spedizioni a carro di recipienti vuoti che hanno servito pel trasporto di vini nazionali* (1).

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

Di concerto col Ministro per le finanze;
Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Su proposta del Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Alle spedizioni a carro, o come tali considerate dall'Amministrazione ferroviaria che saranno effettuate dal 20 febbraio al 10 aprile 1924 di recipienti vuoti di ritorno che hanno servito per il trasporto di vini nazionali, è accordata la riduzione del 20 % sulle tasse di porto previste dalle tariffe interne per i percorsi sulle Ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Del minore introito derivante dalla riduzione di cui all'articolo precedente sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari, nella misura che sarà stabilita d'accordo tra il Ministero delle finanze e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 3.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 18 febbraio 1924.

Il Ministro per i lavori pubblici:
CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze:
DE' STEFANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 marzo 1924, n. 66.

Decreto Ministeriale 25 *febbraio* 1924, *contenente modificazioni alle tariffe pei trasporti di assi e cerchioni di veicoli da strade ferrate in partenza dalle stazioni di Brescia e Rovato* (1).

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

Di concerto col Ministro per le finanze;
Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Sentito il Comissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Decreta:

Articolo unico:

Nel volume 1° delle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato, la tariffa eccezionale n. 113 P. V. è estesa alle spedizioni di assi e cerchioni di veicoli da strade ferrate in partenza dalle stazioni di Brescia e Rovato.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.
Roma, addì 25 febbraio 1924.

Il Ministro per i lavori pubblici:
CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze:
DE' STEFANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 marzo 1924, n. 66.

DELIBERAZIONE 1° *marzo* 1924, *n.* 2982, *che approva le norme per la costruzione e l'esercizio degli impianti ad acetilene per uso industriale destinati al servizio delle Ferrovie dello Stato.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

Vista la proposta presentata dal Segretario generale con la relazione n. PAG-24-24038, in data 14 febbraio 1924 del Servizio Personale e Affari Generali, riguardante le norme interne per disciplinare la costruzione e l'esercizio degli impianti ad acetilene destinati al servizio delle Ferrovie dello Stato, in relazione alla disposizione di massima contenuta nell'art. 43, comma secondo, del Regolamento approvato col R. decreto 29 novembre 1906, n. 660; modificato col R. decreto n. 767, dell'8 marzo 1923;

DELIBERA:

Sono approvate le norme allegate alla relazione succitata e ne è autorizzata la pubblicazione nel *Bollettino ufficiale* delle Ferrovie dello Stato, nonchè l'andata in vigore quindici giorni dopo la pubblicazione stessa.

Roma, 1 marzo 1924.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Roma, li 8 marzo 1924.

Visto, si approva.

Il Ministro
CARNAZZA.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 marzo 1924, n. 66.

Norme interne per la costruzione e l'esercizio degli impianti ad acetilene per uso industriale destinati al servizio delle ferrovie dello Stato in base all'art. 43 *del Regolamento, approvato col R. decreto n.* 660 *del* 29 *novembre* 1906, *modificato col R. decreto n.* 767 *dell'*8 *marzo* 1923.

Articolo 1. — Per gli impianti ad acetilene per uso industriale della categoria *a*) del Regolamento 29 settembre 1906, (art. 30), modificato col R. decreto n. 767 dell'8 marzo 1923 (art. 1) non occorre alcuna formalità per la loro ammissione all'esercizio.

Articolo 2. — Per gli impianti delle categorie *b*), *c*) e *d*) occorre per la loro ammissione all'esercizio che sia compilato un verbale dal quale risulti che l'impianto soddisfa a tutte le condizioni contenute nel Regolamento stesso e successive modificazioni.

Articolo 3. — Il verbale di ammissione all'esercizio dovrà avere allegato uno schizzo sommario dell'impianto, ed inoltre dovrà chiaramente indicare i locali dove sono collocati apparecchi e condutture, il tipo ed il funzionamento del gazogeno, la capacità del gazometro, la produzione oraria massima di acetilene, il consumo giornaliero di carburo di calcio in condizioni normali di funzionamento dell'impianto.

Articolo. 4. — Ogni variazione all'impianto che alteri le caratteristiche indicate nel verbale di ammissione all'esercizio deve far luogo alla compilazione di un altro verbale, nel quale sieno indicate tali variazioni e sia ripetuta la dichiarazione che l'impianto soddisfa alle condizioni del Regolamento.

Articolo 5. — Tutti gli impianti pei quali, a termini del precedente art.2, è prescritto il verbale di ammissione all'esercizio, cioè quelli delle categorie *b*), *c*) e *d*) debbono subire una visita ogni tre anni. Dei risultati di tale visita deve essere compilato un verbale (che sarà da conservarsi sempre unito, ai precedenti) sul quale, se nulla viene riscontrato di anormale, sarà fatta la dichiarazione che l'impianto soddisfa alle condizioni del Regolamento succitato.

Se invece risulteranno necessarie delle riparazioni l'impianto dovrà essere messo fuori esercizio per i lavori occorrenti. Solamente dopo eseguiti questi lavori si farà il ver-

bale di visita nella forma indicata nel precedente capoverso, autorizzando la riammissione dell'impianto all'esercizio.

Articolo 6. — La condotta e la sorveglianza degli impianti ad acetilene deve essere affidata ad agenti idonei e pratici di età non inferiore ai 18 anni. Questi, oltre alla alimentazione del gazogeno ed alla sorveglianza di tutte le altre parti dell'impianto, dovranno anche curare la regolazione delle valvole idrauliche di sicurezza dove esistono.

L'attitudine di questi agenti deve essere accertata da un funzionario a ciò delegato dall'Amministrazione ferroviaria.

Articolo 7. — Le visite per l'ammissione all'esercizio e quelle periodiche triennali degli impianti ad acetilene debbono essere eseguite da funzionari dell'Amministrazione, di grado non inferiore al 7°, che abbiano alla loro dipendenza gli impianti stessi. Detti funzionari compileranno i verbali di visita in doppio esemplare, consegnandone uno all'Ufficio dal quale dipende direttamente l'impianto ed inviando l'altro alla sede centrale del Servizio competente.

Articolo 8. — I verbali di ammissione all'esercizio e quelli delle visite periodiche degli impianti ad acetilene debbono essere redatti secondo gli schemi allegati.

VERBALE

per l'ammissione all'esercizio di un impianto ad acetilene della categoria (1)

L'impianto è situato nel (2) . . . . *di* . . . . *è del tipo* (3) . . . . *e serve per saldatura e taglio dei metalli.*

La capacità del gazometro è di litri . . . . *La produzione oraria massima di acetilene, è di litri* . . . . . . *La pressione di funzionamento è di mm.* . . . . . *d'acqua.*

Il gazogeno, è del tipo (4) . . . . *Esistono valvole idrauliche di sicurezza in numero di* . . . . . .

Esaminata la costruzione dell'impianto in tutte le sue parti, verificato il suo funzionamento, osservata la disposizione dei locali, si è trovato che sono soddisfatte tutte le condizioni contenute nelle Norme interne per la produzione e l'impiego degli impianti ad acetilene per uso industriale destinati al servizio delle Ferrovie dello Stato.

Gli agenti che saranno incaricati della condotta e della sorveglianza dell'impianto soddisfano alle condizioni richieste dal Regolamento.

Il sottoscritto quindi dichiara che l'impianto può essere messo in esercizio.

. . . . *li* . . . . 19 .

(Firma del funzionario incaricato)

---

(1) Vedi Art. 30 del Regolamento 29 novembre 1906 (R. D. n. 660), modificato dall'art. 1 del R. decreto 767 dell'8 marzo 1923.

(2) Designare se trovasi in una stazione, Officina, Deposito, squadra di Rialzo, Magazzino ecc.

(3) Fisso o trasportabile.

(4) A sommersione di carburo, a caduta di carburo, a caduta d'acqua.

Per i biglietti di abbonamento per studenti (Allegato 6 *B* alle tariffe) e per quelli per gli impiegati ed agenti dello Stato (Allegato 6 *C* alle tariffe) si riscuotono i prezzi previsti per i biglietti stessi per le linee di 3ª categoria della rete principale, senza ulteriore riduzione.

b) *Cose (merci, bagagli, cani, velocipedi, ecc.).*

Per i trasporti delle cose (merci, bagagli, cani, velocipedi, ecc.), valgono le condizioni e norme in vigore sulla rete principale (condizioni e tariffe per i trasporti delle cose, edizione 1° gennaio 1922).

Ai trasporti ordinari si applica la riduzione del 25 % sulle rispettive basi di tariffa in vigore sulla rete principale. La riduzione stessa è estensibile alle tasse minime per spedizione, ma non alle tasse accessorie.

Ai trasporti che si effettuano in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, si applicano, per intero, le rispettive tariffe in vigore sulla rete principale.

I prezzi di tariffa per i trasporti di qualsiasi specie debbono essere integrati dagli aumenti in vigore.

II. — TRASPORTI IN SERVIZIO DIRETTO CON LE LINEE DELLA RETE PRINCIPALE.

a) *Viaggiatori.*

Per i trasporti delle persone, tutte le stazioni della rete principale sono ammesse al servizio diretto con tutte le stazioni delle complementari, e viceversa, mediante il rilascio di un unico biglietto da partenza a destinazione.

L'istradamento deve essere stabilito in modo che l'entrata sulla rete delle complementari e l'uscita dalla rete stessa abbiano luogo a mezzo delle stazioni di allacciamento tra la rete principale e le complementari più prossime alla stazione di partenza e di destinazione delle complementari stesse.

E' ammesso, su richiesta dei viaggiatori, il rilascio di un unico biglietto anche per i viaggi che si effettuano in transito su uno o più tratti delle complementari, tanto se allacciati fra di loro direttamente, quanto se intercalati a tratti della rete principale, semprechè siffatto istradamento venga a costituire la via chilometricamente più breve fra la stazione di partenza e quella di destinazione.

I prezzi dei biglietti si stabiliscono computando separatamente le quote afferenti alla percorrenza complessiva sulla rete principale e quelle afferenti alla percorrenza complessiva sulle complementari, coll'applicazione, sull'importo totale delle dette due quote,

del diritto speciale fisso di cui l'art. 4 de R. decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2159 (1).

Per il computo dei prezzi di trasporto sono inoltre da osservarsi le norme seguenti:

1° Per i biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria si applicano:

per il percorso sulla rete principale, i prezzi della tariffa generale o della tariffa differenziale *A*, secondochè dell'una o dell'altra ricorre l'applicazione;

per il percorso sulle linee complementari i prezzi della tariffa generale pei treni omnibus in vigore sulla rete principale, ridotti del 25 %;

2° Per i biglietti di andata e ritorno si applicano:

per il percorso sulla rete principale i prezzi medi per treni diretti ed omnibus e i prezzi per treni omnibus (art. 13 delle Tariffe) secondochè trattasi di relazioni interessanti linee servite da treni diretti e da treni omnibus o esclusivamente da treni omnibus, con la riduzione del 15 %;

per il percorso sulle linee complementari i prezzi della tariffa generale per treni omnibus in vigore sulla rete principale ridotti del 25 % e ulteriormente ridotti del 15 %;

3° Per i viaggi in comitiva di cui l'allegato 4° alle tariffe si applicano:

per il percorso sulla rete principale i prezzi della tariffa generale o della tariffa differenziale *A*, se di questa ricorre l'applicazione, ridotti del 20, 30 o 40 %, secondochè trattasi di comitive composte di almeno 25, 101 o 400 persone;

per il percorso sulle linee complementari i prezzi della tariffa generale per treni omnibus in vigore sulla rete principale ridotti del 25 % e ulteriormente ridotti del 20, 30 o 40 % secondochè trattasi di comitive composte rispettivamente di almeno 25, 101 o 400 persone;

4° Per i viaggi di corsa semplice dei ragazzi di età compresa fra i tre ed i sette anni, dei possessori delle carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo, dei custodi di bestiame e dei conduttori di locomotive circolanti sulle proprie ruote:

per il percorso sulla rete principale, i prezzi della tariffa generale o della tariffa differenziale *A*, secondochè dell'una o dell'altra ricorre l'applicazione, ridotti del 50 %;

---

(1) Il diritto speciale fisso di centesimi cinquanta o di una lira, secondo il prezzo del biglietto (compresi gli aumenti) si computa una sola volta.

Pertanto: i prezzi risultanti dal « prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori secondo le varie tariffe », edizione 1° novembre 1923, debbono essere depurate del diritto speciale stesso, tanto per le quote afferenti alla rete principale, quanto per quelle afferenti alle complementari. Al prezzo complessivo così ottenuto deve essere poi aggiunto una sola volta al diritto speciale nella misura sopradetta.

per il percorso sulle complementari, i prezzi della tariffa generale per treni omnibus in vigore sulla rete principale ridotti del 25 % ed ulteriormente ridotti del 50 %;

5° Per i biglietti di abbonamento ordinari e per quelli a metà prezzo (Allegati 6, 6 *B* e 6 *C* alle tariffe) i prezzi si computano sul percorso complessivo (rete principale e complementari) in base alle tariffe vigenti sulla rete principale, senza alcuna ulteriore riduzione. Agli effetti del computo di tali prezzi, le linee complementari sono ascritte alla 3ª categoria.

Anche per i percorsi di congiunzione ai biglietti di abbonamento speciale, sia che interessino esclusivamente le linee complementari o le complementari e la rete principale, i prezzi si computano sulla percorrenza complessiva, in base alla tariffa generale per treni diretti od in base alla tariffa differenziale *A* (secondochè dell'una o dell'altra ricorre l'applicazione) in vigore sulla rete principale, senza alcuna riduzione.

I biglietti di abbonamento per l'intera rete dello Stato valgono anche per le linee complementari della Sicilia;

6° Per i viaggi in base alle tariffe interne *A* e *D* della Sicilia e per quelli in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, si applicano, tanto per i percorsi sulla rete principale, quanto per quelli sulle complementari — calcolati separatamente — i prezzi delle rispettive tariffe in vigore sulla rete principale, senza alcuna riduzione.

I trasporti eseguiti in base alla concessione speciale XVII (indigenti alienati o supposti idrofobi) si effettuano, sulle ferrovie complementari, in compartimenti riservati di 1ª classe, riscuotendo i prezzi — calcolati separatamente come sopra è detto — previsti dalla concessione stessa per i compartimenti di 2ª classe.

I prezzi minimi di cui i paragrafi III, VII e VIII delle disposizioni comuni a tutte le concessioni speciali e quelli di cui ai paragafi 10, 21 e 40 del regolamento pei trasporti militari, si applicano una sola volta per intero sulla percorrenza complessiva, considerando a questo effetto il percorso delle complementari come facente parte della rete principale.

I biglietti di 1ª e di 2ª classe rilasciati dalle stazioni della rete principale valgono per la 1ª classe sulle linee complementari. Anche le stazioni delle complementari rilasciano per i viaggi a tariffa ordinaria. biglietti di 2ª classe tanto a destinazione fissa che facoltativi. Tali biglietti valgono per la 1ª classe sulle complementari stesse e per la 2ª classe sulla rete principale.

Per i viaggi a tariffa ridotta, tanto le stazioni della linea principale quanto quelle delle complementari rilasciano biglietti speciali modulo Cl 200, 201 o 202. Su tali biglietti speciali le stazioni delle complementari appongono, per i viaggi da effettuarsi in 1ª o

in 2a classe sulla rete principale, l'indicazione della classe per la quale sono valevoli sulla rete stessa, secondo la richiesta fatta dal viaggiatore e secondo il prezzo pagato.

b) *Trasporti a bagaglio.*

La registrazione diretta delle cose ammesse al trasporto come bagaglio si effettua fra tutte le stazioni della rete principale e tutte quelle delle complementari. Pel computo dei prezzi sono da calcolarsi separatamente la quota afferente alla rete principale e la quota afferente alle complementari.

Per i trasporti a tariffa ordinaria, la quota relativa alle complementari è computata in base ai prezzi vigenti sulla rete principale, ridotti del 25 % e poi integrati dagli aumenti in vigore. Invece per quelli che si eseguiscono in base alle concessioni speciali (*A*, *B* e IX) ed al regolamento per i trasporti militari, la quota delle complementari si computa in base alla tariffa concessionale o militare applicabile sulla rete principale senza la riduzione del 25 % ed integrati dagli aumenti in vigore (1).

Le tasse minime per spedizione (tanto a tariffa ordinaria quanto a tariffa concessionale e militare) si riscuotono una sola volta per intiero sulla percorrenza complessiva, considerando a questo effetto il percorso delle complementari come facente parte della rete principale.

c) *Merci, valori, veicoli, ecc.*

I trasporti in partenza dalle stazioni delle linee complementari e diretti a stazioni poste oltre la stazione di allacciamento su linee della rete principale, o viceversa, sono carteggiati direttamente, quantunque se ne faccia il trasbordo alla stazione di allacciamento.

Al trasbordo stesso provvede l'Amministrazione ferroviaria.

Per i trasporti ordinari fra le stazioni delle linee complementari e quelle della rete principale, si riscuotono, per il percorso sulle linee complementari, i prezzi delle tariffe vigenti sulla rete suddetta, ridotti del 25 %. Tale riduzione non si estende alle tasse accessorie.

Pei trasporti che si eseguiscono in base al regolamento pei trasporti militari ed alle concessioni speciali, sono da riscuotere, in ogni caso, i prezzi vigenti sulla rete principale, senza la riduzione del 25 %.

Le spedizioni a carro dirette alle stazioni delle linee complementari si tassano, per il percorso sulle linee stesse, come se proseguissero a destinazione nei carri d'origine, indipendentemente

(1) Si rammenta che per il trasporto dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari si continua, per ora, ad applicare le tariffe 1° luglio 1916, riportate, rispettivamente, nel volume delle concessioni speciali e nel regolamento anzidetto.

VERBALE

di visita di un impianto ad acetilene della categoria (1)

L'impianto è situato nella (2) . . . . *di* . . . . *è del tipo* (3) . . . . *e serve per saldatura e taglio dei metalli.*

La capacità del gazometro è di litri . . . .

La produzione oraria massima di acetilene è di litri . . .

La pressione di funzionamento è di mm. . . . *d'acqua.*

Il gazogeno è del tipo (4) . . . .

Esistono valvole idrauliche di sicurezza in numero di . . .

L'impianto è stato ammesso all'esercizio con verbale redatto il . . . . *del* 19 . . .

Esaminato l'impianto in tutte le due parti in data . . . . *si è trovato che per soddisfare a tutte le condizioni contenute nelle Norme interne per la produzione e l'impiego degli impianti ad acetilene per uso industriale in servizio presso le Ferrovie dello Stato, era necessaria l'esecuzione dei seguenti lavori:*

. . . .

Verificati ora i lavori sopradescritti si è trovato che furono regolarmente eseguiti.

Gli agenti addetti alla condotta ed alla sorveglianza dell'impianto soddisfano alle condizioni richieste dal Regolamento.

Il sottoscritto quindi dichiara che l'impianto può continuare a prestare servizio.

. . . . *li* 19

(Firma del funzionario incaricato).

---

(1) Vedi Art. 30 del Regolamento 29 novembre 1906 (R. D. n. 660), modificato dall'art. 1 del R. D. 767 dell'8 marzo 1923.

(2) Designare se trovasi in una stazione Officina, Deposito, squadra Rialzo, Magazzino ecc.

(3) Fisso o trasportabile.

(4) A sommersione di carburo, a caduta di carburo, a caduta d'acqua.

Comunicati

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che, con deliberazione in data 23 novembre 1923, di S. E. il commissario straordinario, l'operaio di 1ª classe **Guarrata** Francesco (160014) è stato dichiarato d'ufficio dimissionario da tale data, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del Regolamento medesimo, per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 23 luglio 1923.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione in data 4 gennaio 1924 di S. E. il Commissario straordinario, l'operaio di 1ª classe in prova CONTE Luigi (244182) è stato licenziato, in applicazione degli articoli 186-*e* e 197 del Regolamento medesimo, quale « colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 9 ottobre 1923 ».

Ordine di servizio N. 36.

Autonomia di gestioni merci.

Col 13 marzo 1924, la gestione G. V. della stazione di Milano Porta Vittoria ha cessato di essere autonoma ed i vari servizi della gestione stessa sono passati, pertanto, alla dipendenza diretta di quel Capo stazione titolare.

In tal senso devesi modificare l'allegato *A*) all'ordine di servizio n. 331-1923.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 37.

Soppressione del servizio di corrispondenza con la stazione di Barbarano delle Tramvie Vicentine.

In seguito alla cessazione dell'esercizio del tronco tramviario Ponte di Barbarano-Barbarano, esercitato dalla Società Tramvie Vicentine, è soppresso il servizio di corrispondenza con la stazione di Barbarano del tronco stesso.

In conseguenza, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) alle pagine 5, 7 e 154 e nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) alle pagine 19 e 21 devono essere depennate tutte le indicazioni relative al tronco tramviario suddetto e alla stazione di Barbarano.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9 e 22.

Circolare N. 20.

Prelevamenti stoffe per uso privato.

A deroga di quanto è stabilito nel comma *B*, punto 1° della circolare n. 48 (*Bollettino ufficiale* n. 38 del 20 settembre 1923) si informa che fino a quando non siano esaurite le scorte esistenti presso i Magazzini-vestiario di questa Amministrazione, anche agli agenti non aventi obbligo di uniforme è concesso il pagamento con trattenuta sullo stipendio in cinque rate uguali e consecutive per i prelevamenti di stoffe, fodere e accessori che gli agenti stessi faranno per usi privati, presso la Ditta convenzionata Antonio Marziale di Roma.

Gli Uffici contabili potranno pertanto uniformarsi per le trattenute alle norme stabilite dalla detta circolare per il personale avente obbligo di uniforme, e ciò fino a quando il Servizio Approvvigionamenti farà le comunicazioni circa il trapasso di gestione di cui è cenno al punto 3°, comma *b*) secondo capoverso della predetta circolare n. 48.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.
TORRE.

Circolare N. 5ᵛ

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno **15 Aprile 1924**, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile e delle squadre di rialzo, limitatamente per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. V-57.a, scrivendo a mano nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà apporvi l'etichetta V-57 in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà la etichetta delle indicazioni necessarie e curerà lo immediato inoltro del veicolo in Officina scortato da Modello M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in continente dovranno essere inviati alla più vicina Officina del materiale rotabile o del materiale mobile del continente stesso, e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina Officina del materiale rotabile o del materiale mobile dell'isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo di-

retto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Sezione Movimento e Traffico ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze ed i bagagliai, alla Sezione Movimento e Traffico.

Le Sezioni Movimento e Traffico, entro il 30 Aprile 1924, comunicheranno all'Ufficio circolazione veicoli l'esito, anche se negativo, delle ricerche compiutesi sulle proprie linee, indicando il numero di servizio dei veicoli rintracciati.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichetta, verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CR
Clz 44575 — 44576 — 44581 — 44582 — 44583 — 44584 — 44585 — 44586.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Sentenza

Veicoli privati - Citazione - Ditta commerciale - Azione per ritardo nella consegna dei veicoli - Competenza.

La Ditta si identifica, a differenza delle Società regolarmente costituite, colla persona del proprietario e quindi è valida la citazione fatta nei di lei confronti senza indicazione della persona fisica che la rappresenta.

Il fatto della iscrizione dei veicoli privati in un determinato parco ferroviario, non basta di per sè a radicare la speciale competenza institoria nella stazione depositaria dei veicoli stessi, quando l'azione che si promuove per ritardo nella consegna dei veicoli rifletta particolari spedizioni delle quali la stazione cui il parco di deposito appartiene non figuri né come mittente, nè come destinataria.

CORTE DI APPELLO DI MILANO — Sentenza 7-27 febbraio 1924. — *Pres.* Raimondi; *Est.* Fracassi — *Ferrovie Stato,* appellanti, c. *Ditta Bouvier,* appellata.

FATTO.

Ritenuto in fatto quanto segue:

La ditta Bouvier, pretendendo dalle Ferrovie un indennizzo pel motivo che quattro carri serbatoio, da lei spediti in varie epoche del 1921 da diverse stazioni del Regno per altre stazioni, sarebbero giunti a destino con forte ritardo sui termini di resa, citata avanti il Tribunale di Milano le Ferrovie dello Stato in persona del capo-stazione di Milano S. Cristoforo, nel cui parco erano inscritti i suddetti serbatoi. Le Ferrovie eccepivano pregiudizialmente l'improcedibilità dell'azione a senso dell'art. 7, punto 4, Regolamento per i carri privati, 137, 146 cessate Tariffe, 872, Codice di commercio, perchè nè il reclamo amministrativo venne rivolto, nè l'azione giudiziale venne spiegata in confronto del capo stazione di partenza o di quelle di arrivo nelle suddette

quattro spedizioni, in merito chiedevano l'assoluzione perchè infondata l'azione stessa.

La attrice osservava che essendo i carri iscritti al parco della stazione S. Crostoforo, ove dovevano ritornare e dove venne anche elevato un processo di avaria, era logico, naturale e consono all'economia dei giudizi che l'azione venisse spiegata contro quel capo stazione.

Il Tribunale, con la appellata sentenza, riteneva procedibile la azione perchè i vagoni vuoti avrebbero dovuto ritornare a S. Cristoforo, e condannava le Ferrovie a pagare all'attrice L. 2 per ogni giorno di ritardo nella consegna dei serbatoi.

La sentenza veniva notificata a richiesta della Ditta Alberto Bouvier;

Appellano le Ferrovie dello Stato, citando la suddetta Ditta in persona di Maroge Emile di Eduard, al domicilio eletto presso l'avv. Dragoni.

Osservano che nessuno dei vagoni è partito da Milano San Cristoforo ed è stato destinato quivi, nelle spedizioni in esame, che la iscrizione ad un parco, non crea una speciale rappresentanza nel capo della stazione, cui il parco è ammesso.

La attrice *eccepiva la nullità dello appello*, perchè la citazione venne notificata ad un institore defunto, e non già alla proprietaria della Ditta.

DIRITTO

Considerato in diritto, quanto segue:

Sulla nullità dell'appello:

Nei documenti ferroviari figura proprietario Alberto Bouvier »;

Il reclamo amministrativo è fatto per Albert Bouvier.

La citazione introduttiva è fatta a richiesta della Ditta Albert Bouvier, corrente in Milano, via Durini, n. 28, ivi domiciliata presso l'avv. Dragoni.

Nella comparsa conclusionale di primo giudizio e nella sentenza figura la Ditta Alberto Bouvier, senza indicazione di rappresentante.

Il rapporto processuale si è istituito in confronto della Ditta Alberto Bouvier senza indicazione di persona che la rappresenti. E' pacifico che questa ditta non è una Società,

e quindi la Ditta si identifica colla persona del suo proprietario.

Come essa, colla semplice indicazione di Albert Bouvier, tratta gli affari, fa i reclami, sostiene il rapporto processuale, e fa notificare la appellata sentenza, così può essere citata per l'appello.

La citazione le venne notificata al domicilio eletto presso il suo procuratore legale. In tale stato di cose, nè vi è l'incertezza sulla parte che viene citata, ma vi è la prova, che questa ebbe notizia dell'appello.

La citazione quindi, è valida, e l'appello procedibile.

Sulla procedibilità dell'azione.

E' pacifico che i serbatoi in questione viaggiavano vuoti, e che nella spedizione in esame, la stazione di Milano San Cristoforo, non figura nè come stazione di partenza, nè come stazione di destinazione o di arrivo.

Il Tribunale ha dato valore di stazione di arrivo a quella che è la stazione di deposito, indicata nel n. 3, lettera *F* dell'articolo 2 del Regolamento 17 gennaio 1908, relativo ai carri privati ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato, e che possono ascriversi nel parco veicoli delle Ferrovie stesse.

L'art. 7, punto 3° del suddetto Regolamento, dove si parla di termini di resa, dice che i carri vuoti si devono considerare riconsegnati al proprietario dal momento *del loro arrivo alla stazione di destinazione.*

Questa non è la stazione di deposito, dove i carri ritornano solo quando abbisognano di riparazione, o quando lo stesso proprietario ne li destina, per averli ivi a disposizione. Solo in questo ultimo caso la stazione di deposito può diventare anche stazione di destinazione.

Ma non è il caso in esame.

Il punto 4° del suddetto art. 7, dice: « nel caso che la consegna dei carri inscritti nel parco avvenga dopo i termini regolamentari, e che il ritardo dipenda da fatto imputabile alla amministrazione, si corrisponde l'indennizzo di L. 2 per carro, e per ogni 24 ore di ritardo.

Le relative domande devono essere presentate nelle forme e nei termini trascritti per i reclami, concernenti la ritardata resa delle merci.

Si richiamano così gli articoli 12-*bis*, 146, 137, delle cessate tariffe.

Dice il 12-*bis* che il reclamo si propone al capo-stazione di partenza o di arrivo della merce.

Dice il 146 che interrompe la prescrizione il reclamo presentato come sopra (di qui la importanza della persona, cui deve essere presentato il reclamo).

Dice il 137 che la Amministrazione è rappresentata secondo i casi dal Capo Stazione di partenza o da quello di arrivo.

Nè il suddetto Regolamento speciale, nè le Tariffe generali speciali parlano di una rappresentanza sia in sede di reclamo, sia in sede di azione giudiziaria, nella persona *del Capo stazione di deposito dei carri.*

Nella specie, i reclami dovevano essere presentati e le azioni spiegate in confronto dei Capi-Stazione di Milano Porta Romana, Sempione, Porta Garibaldi, S. Severo (stazione di partenza) oppure dei Capi Stazione di Poloni, San Pietro Vernotico, Gioia Tauro, Milazzo stazione di arrivo).

La attrice ha trovato più comodo riunire i reclami e le azioni nei confronti del Capo stazione dei depositi (San Cristoforo); ma una tale comodità non è consentita dalla legge, la quale, nel suddividere la rappresentanza tra i diversi Capi-stazione, non ebbe solo di mira di suddividere il lavoro, ma anche, e più specialmente, di indirizzare reclami ed azioni alle persone che *meglio sono in grado di conoscere la sorte delle spedizioni della merce, e che possono avere* a loro disposizione i relativi documenti.

Nè può mutare lo stato delle cose, nei rapporti della questione di rappresentanza, il fatto che, pel vagone riconsegnato a Milazzo, *tornato nove mesi dopo* per le riparazioni al parco di San Cristoforo, in Milano si ha qui elevato un processo verbale di avarie, perchè questo nulla ha a che fare colla spedizione Milano Porta Garibaldi-Milazzo, e colla riconsegna a Milazzo, e col ritardo lamentato nei termini di resa.

L'azione per avarie segue sue norme speciali ed è separata e distinta dalla azione per il ritardo nei termini di resa.

La appellata sentenza deve quindi essere riformata collo accoglimento della domanda delle Ferrovie di dichiarazione della improcedibilità dell'azione.

Le spese seguono la soccombenza, a sensi dello articolo 370 Codice di procedura civile.

Anno XVII - N. 14

3 Aprile 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — **Leggi e decreti:**

PARTE SECONDA — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

PARTE TERZA — **Ordini di servizio e Circolari** ***di durata determinata:***

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

DECRETO PRESIDENZIALE 18 *marzo* 1924, *concernente la normalizzazione dei materiali occorrenti alle Amministrazioni dello Stato* (1).

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Visto il R. decreto del 31 dicembre 1923, n. 3046, concernente la normalizzazione dei materiali occorrenti alle Amministrazioni dello Stato;

In esecuzione alla deliberazione della Commissione suprema di difesa in data 6 marzo 1924;

Decreta:

Art. 1.

Sono rese obbligatorie per il materiale statale le seguenti tabelle di normalizzazione:

1° Filettatura sistema metrico - Diametri da 1 a 10 mm.

2° Filettatura sistema metrico - Diametri da 6 a 80 mm. con riserva di normalizzare più tardi le teste dei bulloni, i dadi, le filettature speciali e le tolleranze di lavorazione a seconda del grado di precisione richieste nelle lavorazioni stesse.

Art. 2.

Le tabelle sono edite dal Comitato UNIM di Milano (via Grossi, n. 2).

Esse autenticate dal bollo della Segreteria generale della Commissione suprema di difesa, sono cedute dallo stesso Comitato al prezzo di L. 5 ciascuna.

Copie non autenticate sono invece cedute dallo stesso Comitato al prezzo di L. 1.

Art. 3.

E' obbligatorio l'acquisto di almeno una copia autenticata delle tabelle per parte degli stabilimenti statali ed uffici tecnici ad essi superiori.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 marzo 1924, n. 76.

Art. 4.

E' fatto obbligo a tutte le Amministrazioni statali, a partire dalla data del presente decreto, di attenersi nei progetti di materiali nuovi alle tabelle di normalizzazione di cui al precedente art. 1.

Entro un anno dalla data della pubblicazione del presente decreto, i progetti e disegni dei materiali già regolamentari che si commetteranno, e si allestiranno, dovranno essere man mano corretti sulla base delle tabelle predette, e le commesse di allestimento dovranno essere uniformate ad esse.

Inoltre a partire dal compimento di tale anno, le parti di ricambio non esistenti nei magazzini, e che saranno acquistate per sostituzioni, dovranno conformarsi alle tabelle predette.

Art. 5.

Quando gli allestimenti e le sostituzioni di cui al precedente articolo risultassero tecnicamente difficoltosi sarà ammesso in via provvisoria e non oltre il 1° gennaio 1930 l'acquisto da parte delle Amministrazioni statali di viti non normalizzate metricamente, preferibilmente conformi alle tabelle di normalizzazione Whitroorth n. 3 e n. 4 édite dal Comitato UNIM.

Da tale data in poi ogni qualvolta Amministrazioni statali debbano impiegare viti non aventi le filettature metriche obbligatorie, dovranno sollecitamente darne comunicazione alla Commissione suprema di difesa.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 18 marzo 1924.

Il Presidente del Consiglo dei Ministri
MUSSOLINI.

Deliberazione 21 *marzo* 1924, *n.* 3201, *che reca norme per concorsi interni per esami e per titoli a posti di segretario tecnico, di segretario, di disegnatore, di assistente dei lavori e di sotto capo.*

NORME

per il concorso interno al posto di segretario tecnico, di segretario, disegnatore ed assistente dei lavori del gruppo B *ed al posto di sotto capo (quadri di classificazione allegati al R. decreto* 6 *dicembre* 1923, *n.* 2651) *da tenersi per esami e per titoli fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al* 10 *dicembre* 1923 *(data di pubblicazione del R. decreto* 21 *ottobre* 1923, *n.* 2580) *muniti alla data stessa di un diploma di licenza conseguita in una R. scuola secondaria di 2° grado o di altro titolo di studio equipollente e che risultino ex combattenti ai sensi dell'art.* 10 *del R. decreto* 2580 *suddetto.*

1. — La domanda di ammissione al concorso interno da inviarsi per via gerarchica al Servizio Personale e Affari Generali, dovrà essere scritta di proprio pugno dal concorrente e da lui firmata, e dovrà essere presentata alla propria superiorità non oltre il 1° giugno 1924.

Alla domanda di ammissione il concorrente dovrà allegare il titolo di studio di cui è in possesso (licenza liceale, di istituto tecnico o di R. Istituto Industriale o Commerciale, o titoli ritenuti equipollenti), nonchè la pagella dell'ultimo corso di scuola, od un certificato comprovante i punti ottenuti negli esami di licenza.

Il concorrente dovrà pure, con regolari documenti rilasciati dalla competente autorità, comprovare la sua posizione di ex combattente trovantesi nelle condizioni stabilite dall'art. 10 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580.

Il concorrente potrà allegare alla domanda di ammissione tutti quegli altri certificati di studio, di precedenti prestazioni eventualmente fatte, di benemerenze civili o militari conseguite, che riterrà di produrre.

Il concorrente dovrà indicare nella domanda di ammissione a quale ramo di servizio aspirerebbe essere specialmente assegnato.

2. — I Servizi Centrali da cui dipendono i concorrenti trasmetteranno le domande ed i documenti al Servizio Personale e Affari Generali non più tardi del giorno 30 giugno 1924.

Le domande dovranno essere accompagnate da un rapporto informativo sulla durata e qualità del servizio ferroviario prestato dal concorrente; sulla conoscenza in genere del servizio stesso: sulla attività e sullo zelo dimostrato nel disimpegno delle mansioni affidate; sulle attitudini alle funzioni del grado cui aspira in relazione alla specialità di servizio cui chiese di essere destinato, nonchè su tutti quegli altri requisiti che concorrono a dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti compilati dal Capo dell'Ufficio (per i Servizi Centrali) o dal Capo della Sezione o dell'Officina da cui gli agenti dipendono, dovranno essere vistati ed approvati dal Capo del rispettivo Servizio, ed eventualmente accompagnati dalle sue osservazioni.

Gli Uffici interessati dovranno allegare alla domanda di ogni aspirante anche una copia del di lui foglio matricolare, debitamente aggiornato.

3. — La Commissione esaminatrice sarà nominata dal sottoscritto.

In caso di impedimento definitivo di uno dei Membri, esso verrà definitivamente sostituito da altro pure da nominarsi dal sottoscritto.

Un funzionario dell'Amministrazione eserciterà l'Ufficio di Segretario, senza voto.

4. — Spirato il termine per la presentazione delle domande di ammissione al concorso la Commissione esaminatrice procederà all'esame dei titoli di studio prodotti dai concorrenti e valuterà definitivamente il rapporto informativo compilato per ciascun concorrente; e, dopo assunte tutte quelle maggiori informazioni che crederà del caso, giudicherà inappellabilmente dell'ammissione o meno al concorso.

Ai concorrenti che non verranno dichiarati ammissibili al concorso saranno restituiti senz'altro i documenti presentati.

5. — Per l'ammissione al concorso occorrerà che nella valutazione del rapporto informativo i concorrenti abbiano a riportare non meno di 24 punti su 30.

6. — I concorrenti dichiarati ammissibili al concorso saranno sottoposti ad una prova orale che verterà su materia

di servizio ferroviario specialmente in relazione alle attribuzioni del ramo di servizio che il concorrente ha nella domanda specificato quale sua aspirazione.

Gli aspiranti a posti di Disegnatore saranno sottoposti invece ad una prova grafica sulla quale saranno interrogati oralmente.

7. — La prova orale o grafica avrà luogo nel giorno e nella località e con le norme che a suo tempo saranno comunicate a ciascun concorrente.

8. — La classificazione dei concorrenti sarà fatta in base:

a) al risultato della prova orale o grafica;

b) al servizio ferroviario prestato ed agli altri titoli eventualmente presentati;

c) alla votazione complessiva degli esami di licenza;

d) al servizio militare prestato come combattente.

Per tale classificazione la Commissione esaminatrice disporrà di 100 punti così ripartiti:

a) per la prova orale o grafica	punti	30
b) per il servizio ferroviario prestato e gli altri titoli	»	30
c) per la votazione complessiva degli esami di licenza	»	15
d) per il servizio militare prestato come combattente	»	25

Per essere dichiarati idonei i concorrenti dovranno riportare complessivamente non meno di 70 punti, con almeno 24 punti nella prova orale.

9. — La somma dei punti conseguiti dai concorrenti dichiarati idonei costituirà la classificazione definitiva che determinerà la graduatoria di merito.

10. — A parità di votazione riportata saranno preferiti nell'ordine seguente:

a) gli invalidi della guerra, gli orfani di guerra, i feriti in combattimento;

b) gli insigniti di medaglia al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra; coloro che abbiano prestato servizio come combattenti per maggior tempo;

c) a parità di titoli precedenti e sempre a parità di voti avrà la preferenza nell'iscrizione dell'ordine di graduatoria il più anziano di grado o di servizio o di età.

11. — Saranno dichiarati vincitori quei concorrenti idonei che nella graduatoria come sopra compilata saranno compresi nei limiti dei posti che saranno messi a concorso.

12. — L'Amministrazione provvederà alla sistemazione dei vincitori del concorso, seguendo l'ordine della graduatoria con assegnazione ai posti vacanti in relazione alle attitudini dimostrate dai concorrenti ed in relazione alla aspirazione da essi specificata nella domanda.

13. — Gli idonei, che risulteranno in graduatoria oltre il numero dei vincitori del concorso, che siano rivestiti di una qualifica inferiore a quella di Commesso (tabelle annesse al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651) saranno nominati alla qualifica stessa non appena vi siano posti di pianta disponibili.

I concorrenti al posto di Sotto capo che non siano in possesso di alcuna abilitazione, in caso di riuscita, saranno nominati Segretari: quelli che non siano ancora in possesso di tutte le abilitazioni per i servizi di stazione (movimento compreso) saranno nominati Sotto capi e destinati al servizio delle gestioni. Tanto gli uni quanto gli altri saranno poi regolarizzati a Sotto capo (al Movimento) quando avranno conseguito tutte le volute abilitazioni.

14. — Gli agenti di cui ai due punti precedenti che non avessero a raggiungere nel tempo stabilito la residenza che fosse loro assegnata in dipendenza della promozione al grado superiore saranno considerati rinunciatari e decaderanno da ogni diritto.

15. — La graduatoria di merito, approvata dal sottoscritto, sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

Roma, li 21 marzo 1924.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

NORME

per il concorso interno per esame e per titoli a posti di segretario tecnico, di segretario, disegnatore ed assistente dei lavori (gruppo B e C) ed al posto di sotto capo (tabelle allegate al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto muniti al 15 aprile 1294 di un diploma di licenza di scuola secondaria di 2° grado o di altro titolo equipollente, nonchè fra agenti muniti alla data stessa di licenza tecnica o ginnasiale o titolo equipollente.

1. — La domanda di ammissione al concorso interno da inviarsi per via gerarchica dovrà essere scritta di proprio pugno dall'aspirante e da lui firmata e dovrà essere presentata non oltre il 15 maggio 1924.

2. — Alla domanda d'ammissione il concorrente dovrà allegare il titolo di studio di cui è in possesso, nonchè la pagella dell'ultimo corso frequentato od un certificato comprovante i punti riportati negli esami di licenza o di passaggio ad un corso superiore.

Per gli agenti non in possesso di un diploma di licenza di scuola secondaria di 2° grado o di altro titolo ritenuto equipollente, per essere ammessi al concorso, occorrerà la presentazione del titolo di studio da essi posseduto, titolo che non potrà in ogni caso essere inferiore alla licenza tecnica o ginnasiale od equipollente.

Gli agenti di grado inferiore all'11° potranno essere ammessi al concorso solo in quanto alla data del 1° gennaio 1924 abbiano, tenuto conto del periodo di prova, un'anzianità di servizio non inferiore ad 8 anni.

Alla domanda i concorrenti potranno allegare inoltre tutti quegli altri titoli di studio, di precedenti prestazioni eventualmente fatte e di benemerenze civili e militari che riterranno di produrre.

Gli aspiranti ex combattenti dovranno allegare alla domanda i documenti atti a comprovare tale loro qualità, nonchè tutti quegli altri documenti che comprovino in caso, le benemerenze militari acquisite, le ferite, l'invalidità riportata.

Il concorrente dovrà specificare nella domanda di ammissione a quale ramo di servizio aspirerebbe essere assegnato.

3. — I Servizi Centrali da cui dipendono i concorrenti trasmetteranno le domande ed i documenti al Servizio Perso-

nale e Affari Generali non più tardi del giorno 15 giugno 1924.

Le domande dovranno essere accompagnate da un rapporto informativo sulla durata e qualità del servizio ferroviario prestato dal concorrente, sulla conoscenza in genere del servizio stesso, sulla attività e sullo zelo dimostrato nel disimpegno delle mansioni affidate, sulle attitudini alle funzioni del grado cui aspira, in relazione alla specialità di servizio cui chiese di essere destinato, nonchè su tutti quegli altri requisiti che concorrono a dare sicuri elementi di giudizio. Tali rapporti, compilati dal Capo dell'Ufficio (per i Servizi Centrali) o dal Capo della Sezione o dell'Officina, da cui gli agenti dipendono, dovranno essere vistati ed approvati dal Capo del rispettivo Servizio ed eventualmente accompagnati dalle sue osservazioni.

Gli uffici interessati dovranno allegare alla domanda di ogni aspirante anche una copia del di lui foglio matricolare. debitamente aggiornato.

4. — La Commissione esaminatrice sarà nominata dal sottoscritto.

In caso d'impedimento definitivo di uno dei membri, esso verrà definitivamente sostituito da altro pure da nominarsi dal sottoscritto.

Un funzionario dell'Amministrazione eserciterà l'ufficio di segretario, senza voto.

5. — Spirato il termine per la presentazione delle domande di ammissione al concorso, la Commissione esaminatrice procederà all'esame dei titoli di studio prodotti dai concorrenti e valuterà definitivamente il rapporto informativo compilato per ciascun concorrente; e, dopo assunte tutte quelle maggiori informazioni che crederà del caso, giudicherà inappellabilmente dell'ammissione o meno al concorso.

Ai concorrenti che non verranno dichiarati ammissibili al concorso saranno restituiti senz'altro i documenti presentati.

6. — Per l'ammissione al concorso occorrerà che nella valutazione del rapporto informativo i concorrenti abbiano a riportare non meno di 16 punti su 20.

7. — La Commissione esaminatrice ha facoltà discrezionale per determinare le norme per gli esami scritti e grafici e per risolvere i dubbi che possono nascere durante lo svolgimento delle prove salvo ad essa, nei casi gravi, rimettersi alla decisione del sottoscritto.

8. — Le prove saranno due e saranno scritte ed avranno luogo nelle località, nei giorni e colle norme che a suo tempo saranno comunicate a ciascun concorrente.

9. — La prima prova scritta verterà su un tema di cultura generale e sarà unico per tutti i candidati.

La seconda prova scritta consisterà nello svolgimento di un tema che implichi materie di servizio, e che i concorrenti potranno scegliere fra quelli che verranno stabiliti dalla Commissione: tali temi verteranno su materie di servizio ferroviario in relazione alle attribuzioni della specialità di servizio cui aspirano e che avranno indicato nelle domande.

In luogo della seconda prova scritta gli aspiranti al posto di disegnatore saranno invece sottoposti ad una prova grafica.

10. — I concorrenti potranno essere sottoposti ad una prova facoltativa sulle lingue estere (francese, inglese, tedesco) e sul telegrafo.

Dette prove saranno prese in considerazione solo quando il concorrente dimostri nelle lingue estere di saper tradurre correntemente senza vocabolario o di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta, e nell'esame del telegrafo, oltrechè conoscere esattamente la teoria, di saper ricevere e trasmettere correntemente.

Per tali esami è assegnato un coefficiente fisso di punti 2 per ciascuna lingua e punti 4 pel telegrafo.

Le puntazioni che così verranno assegnate, non dovranno essere valutate in aggiunta alle rimanenti per raggiungere la puntazione minima stabilita per la dichiarazione di idoneità nel concorso, ma potranno solamente essere aggiunte alle rimanenti quando con queste sia stata raggiunta l'idoneità.

11. — La classificazione dei concorrenti sarà fatta in base:

a) al risultato delle prove scritte e grafica;

b) al servizio ferroviario prestato ed altri titoli eventualmente presentati;

c) alla votazione complessiva degli esami di licenza da una R. Scuola secondaria di 2° grado od equipollente;

d) al servizio militare prestato come combattente;

e) al risultato delle prove facoltative, tenendo conto di quanto è detto al punto precedente.

Per tale classificazione la Commissione esaminatrice disporrà di 100 punti così ripartiti:

a) per ciascuna prova scritta o grafica, punti 25;

b) per il servizio ferroviario prestato e gli altri titoli, punti 20;

c) per la votazione complessiva degli esami delle licenze suddette, punti 15;

d) pel servizio militare prestato come combattente, punti 15;

e) dei punti aggiuntivi relativi alle prove facoltative, come è detto al comma precedente.

12. — Saranno dichiarati idonei i concorrenti che avranno riportato non meno di 60 punti complessivamente, esclusi quelli aggiuntivi, con almeno 18 punti in ciascuna delle prove scritte o grafica.

13. — La somma dei punti conseguiti dai concorrenti costituirà la classificazione definitiva che determinerà la graduatoria di merito, la quale è unica e comprenderà perciò tutti i concorrenti idonei senza distinzione nei riguardi del titolo di studio di cui sono in possesso.

A parità di votazione riportata saranno preferiti nell'ordine seguente:

a) gli invalidi della guerra; gli orfani di guerra; i feriti in combattimento;

b) gli insegniti di medaglia al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra; coloro che abbiano prestato servizio militare come combattente;

c) in difetto di questi titoli, e sempre a parità di voti avrà la preferenza nell'iscrizione nell'ordine di graduatoria il più anziano di grado ó di servizio o di età.

14. — Saranno dichiarati vincitori quei concorrenti idonei che nella graduatoria come sopra compilata saranno compresi nel limite dei posti che saranno messi a concorso.

I concorrenti muniti di un diploma di licenza di scuola secondaria di 2° grado od'equipollente saranno nominati nel gruppo *B*, quelli muniti di titoli di studio inferiori saranno invece nominati nel gruppo *C*.

15. — L'Amministrazione provvederà alla sistemazione dei vincitori del concorso, seguendo l'ordine della graduatoria, con assegnazione ai posti vacanti in relazione alle attitudini dimostrate dai concorrenti sia con gli esami, sia con i titoli presentati ed in relazione alle aspirazioni specificate nella domanda presentata.

16. — Gli idonei che risulteranno in graduatoria oltre il numero dei vincitori del concorso, che siano rivestiti di una qualifica inferiore a quella di commesso (tabelle annesse al

R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, saranno nominati alla qualifica stessa non appena vi siano posti di pianta disponibili.

I concorrenti al posto di sotto capo che non siano in possesso di alcuna abilitazione, in caso di riuscita, saranno nominati segretari: quelli che non siano ancora in possesso di tutte le abilitazioni per i servizi di stazione (movimento compreso) saranno nominati sotto capi e destinati al servizio delle gestioni. Tanto gli uni quanto gli altri saranno poi regolarizzati a sotto capo (al movimento) quando avranno conseguite tutte le volute abilitazioni.

17. — Gli agenti di cui ai due punti precedenti che non avessero a raggiungere nel tempo stabilito la residenza che fosse loro assegnata in dipendenza della promozione al grado superiore, saranno considerati rinunciatari e decaderanno da ogni diritto.

18. — La graduatoria di merito, approvata dal sottoscritto, sarà pubblicata sul Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

Roma, li 21 marzo 1924.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Visto: si approva.

Roma, li 23 marzo 1924.

Il ministro
CARNAZZA

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione in data 20 dicembre 1923, di S. E. il Commissario straordinario, il manovale in prova *Falcieri* Silvio (196528) è stato licenziato, in applicazione degli articoli 186-*e*) e 197 del Regolamento medesimo, perchè colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre 10 giorni a decorrere dal 1° settembre 1923.

Ordine di Servizio N. 38.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di servizio n. 165-1923).

La « Società cooperativa fra il personale delle ferrovie dello Stato » di Luino, deve essere depennata dall'allegato *A* al regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Circolare N. 21.

Nuovo Mod. R. 14 per mandati di pagamento.

In relazione all'ultimo capoverso del paragrafo 11 dell'Ordine generale n. 4-1923 si è provveduto alla stampa, in fascicoli di venticinque fogli, del nuovo modulo R. 14 a

madre e figlia per mandati di pagamento, il quale verrà distribuito a cura del Servizio Ragioneria e dovrà essere posto in uso dal 1° maggio 1924 seguendo le norme che sono stampate sulla copertina di ciascun fascicolo.

Dalla data suddetta sono aboliti i vecchi moduli R. 14.

Circolare N. 22.

Nuovi laboratori di confezione di abiti.

A seguito della circolare n. 57, pubblicata sul *Bollettino Ufficiale* n. 46 del 15 novembre 1923, si porta a conoscenza del personale che hanno cominciato a funzionare i seguenti altri laboratori di sartoria, corrispondenti della ditta Antonio Marziale di Roma.

Anche detti laboratori si atterranno a quanto è stabilito dalla detta circolare n. 57, sia per quanto riguarda i prezzi, e le modalità di confezione, sia per quanto riguarda tutte le altre condizioni fissate dalla circolare stessa.

Ditta Pietro *Monaco* — Via XX Settembre, n. 42, p. p. GENOVA.

Ditta Ettore *Lupi* — Via Vincenzo Gioberti, n. 43, FIRENZE.

Circolare N. 23.

14ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel Parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922, si rende noto alle Stazioni della rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 che detto Elenco è da aggiornarsi al 29 febbraio 1924 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE proprietarie	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Gualco G. B.	*Vado Ligure* – Via Giacomo Leopardi, 1	917200	917499
Rucco Donato	*Trepuzzi*	902200	902499
" Sanas " Soc. An. Noleggio Amministrazione Serbatoi	*Alba* - Corso Savona, 10	911200	911499

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

Bobba Ettore — Gravellone di Pavia;
Giacomini Giovanni — Bologna;
Margilio Nicola — Squinzano;
Soc. An. Off. Elettrochimiche dott. *Rossi* — Milano.

Sono poi da modificarsi come segue gli indirizzi delle seguenti Ditte:

— alle pag. 22 e 32 quello della Soc. An. Piaggio e C. — Genova, via Caffaro, 4;

— alle pag. 24 e 38 quello della Ditta Soc. Italiana Prodotti Esplodenti « Sipe » — Milano, via Armorari, 14.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

SENTENZA

Esproprtazioni ferroviarie - Valore venale - Applicabilità dell'art. 57 del R. D. 30 novembre 1919, n. 2318 - Valore venale - Scapitalizzazione dell'estimo - Coacervo dell'imponibile.

L'art. 57 del R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318, che per le zone del piano regolatore di Roma da destinarsi a città-giardino, considera come valore venale del terreno quello rurale al momento della espropriazione, non importa che le zone stesse abbiano ricevuto in effetti quella destinazione essendo sufficiente la destinazione potenziale od eventuale a città-giardino, a rendere applicabile il criterio estimativo anzidetto. Ciò che attribuisce all'immobile la natura di rurale, ai fini della stima della indennità, non è la destinazione a città-giardino, si bene il fatto che non sia compreso nel piano regolatore.

L'art. 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, nell'estendere agli espropri ferroviari tutte le norme che fossero emanate in materia in senso più favorevole della legge per Napoli all'Ente espropriante, ha fatto completa astrazione dall'oggetto e dalla finalità specifica delle medesime. Torna quindi applicabile agli espropri per lavori ferroviari, da eseguirsi nel Comune di Roma, il criterio dettato dall'art. 57 del R. decreto 30 novembre 1919 sopracitato abbenchè relativo alle espropriazioni per le case popolari (1).

In mancanza dei fitti accertati dell'ultimo decennio, il valore legale si ricava dal coacervo di dieci annualità dell'imponibile.

Ove pertanto il catasto risulti a base di estimo, questo dovrà essere convertito in imponibile mediante scapitalizzazione.

R. TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI ROMA (I Sez.) 19 gennaio-5 marzo 1924. — Ferrovie dello Stato C° D'Alessandri.

(1) Conf. sentenze dello stesso Tribunale 16-27 luglio 1923, Boll. Uff. 1923, IV, 165; 15 novembre-5 dicembre 1923, id. 1924, IV, 19.

Omissis.

Il Collegio osserva che nelle questioni che formano oggetto dalla presente controversia, ha avuto più volte occasione di pronunciarsi, seguendo l'insegnamento della Corte di appello e della Corte di cassazione di Roma e non ha motivi sufficienti per mutare la sua giurisprudenza malgrado gli argomenti nuovi addotti dall'acuta difesa dell'ing. D'Alessandri per contrastare l'applicazione dell'art. 57 del testo unico delle leggi per le case popolari e la industria edilizia approvata con R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318.

Invero il citato articolo che, pur facendo parte del citato decreto, è collocato sotto il titolo « Provvedimenti urgenti per la citta di Roma » è del seguente tenore: « L'indennità di espropriazione sarà fissata nella misura stabilita dalla legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli. Per le zone del piano regolatore da destinarsi a città-giardino, sarà considerato come valore venale del terreno quello rurale al momento della espropriazione ».

Manca nel contenuto della disposizione trascritta l'avverbio « *soltanto* » con il quale sarebbe stata limitata l'applicazione alle zone da destinarsi a città giardino, a prescindersi poi che non possa potenzialmente escludersi che le zone espropriate possano avere la detta destinazione. La espressione « *da destinarsi* » invece di « *destinate* » indica chiaramente che basta la destinazione potenziale ed eventuale a città-giardino, per considerare rurale il terreno anzichè fabbricabile. Pertanto non è necessario che si dimostri, come vorrebbe la difesa del D'Alessandri la destinazione attuale delle zone espropriate a città-giardino perchè l'Amministrazione ferroviaria possa invocare la citata disposizione.

A parte questi rilievi, non è la destinazione a città-giardino che attribuisce all'immobile la natura di rurale ai fini della stima dell'indennità sibbene il fatto che esso non sia compreso nel piano regolatore, giusta i concetti informativi della legge 11 luglio 1907, n. 502, portante provvedimenti per la città di Roma, la quale attribuendo (art. 3) il carattere di aree fabbricabili, per tutti gli effetti, alle zone comprese nel perimetro del nuovo piano regolatore, approvato il 15 febbraio 1907, veniva implicitamente ad escludere per le aree rimaste fuori del piano stesso tale carattere e la legittimità della corrispondente valutazione. Nè si obbietti contro questa esplicita affermazione la inutilità dell'art. 57 perchè colla destinazione a città-giardino sarebbe potuto sorgere il dubbio che gli immobili relativi non potessero considerarsi più come rurali; quindi è sorta la necessità di di-

chiarare, che, nonostante la nuova destinazione, con la quale si estrinsecava l'attitudine edificatoria, essi rimanevano, ai fini della determinazione del valore venale, come terreni rurali perchè fuori del perimetro del piano regolatore.

Ritenuto, pertanto, che la disposizione dell'art. 57 riguardi tutti i terreni che siano fuori del piano regolatore senza distinzione se abbiano avuto o meno la destinazione a città-giardino, a buon diritto l'Amministrazione delle Ferrovie ne invoca l'applicazione per il contenuto dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429 nell'ordinamento delle Ferrovie dello Stato, che dopo aver richiamato la legge per Napoli aggiunge nel 1° capoverso che « nei luoghi ove vigessero disposizioni legislative speciali più favorevoli alle amministrazioni esproprianti, tali disposizioni saranno applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato ».

Indubbiamente tale norma per lo spirito che la informa e per il contenuto letterale di essa, si applica non soltanto alle disposizioni speciali vigenti nel momento in cui fu emanata, sibbene anche a quelle avvenire. Basta considerare che al momento della pubblicazione della detta legge 7 luglio 1907 non esistevano disposizioni più favorevoli per la espropriante di quelle contenute nella legge per Napoli, e quindi la nuova disposizione non avrebbe avuto alcun sostanziale contenuto; ciò che non può assolutamente pensarsi specialmente a proposito di una legge che doveva avere una attuazione concreta nelle costruzioni ferroviarie.

Nè vale poi obbiettare che la suddetta legge 30 novembre 1919 sia andata in vigore dopo la materiale occupazione del fondo di proprietà D'Alessandri, essendo noto che per stabilire la norma da applicare nella stima dell'immobile, occorre aver riguardo al momento in cui, pronunciandosi l'espropriazione, si verifichi il passaggio della proprietà nell'ente espropriante. Nella specie il decreto prefettizio di espropriazione è del 5 settembre 1922, quando quella legge era in vigore da più anni.

Nè vale nemmeno opporre che il ripetuto art. 57 riguardi le costruzioni edilizie, e non già i lavori ferroviari. L'art. 77 della legge 7 luglio 1907 non può interpretarsi nel senso che esso si riferisca soltanto alle disposizioni posteriormente emanate e da emanarsi in tema di espropriazioni ferroviarie, poichè un richiamo di tal genere sarebbe stato superfluo. La dizione generica della norma invece dimostra chiaramente il riferimento di essa alle espropriazioni in genere da eseguirsi dalle amministrazioni tra cui sono comprese quelle nell'interesse delle Ferrovie per l'alto interesse sociale che giustifica

il favorevole trattamento. Come la legge per Napoli fu applicata a materie diverse in numerosi provvedimenti legislativi successivamente emanati, così anche le nuove eventuali norme legislative in tema di espropriazione furono preventivamente estese oltre il loro oggetto specifico.

Quanto all'applicazione della legge per Napoli il Collegio, come altra volta ha statuito, non può che ripetere che il legislatore del 1885, data di quella legge, non poteva ignorare che l'antico catasto delle provincie dello Stato Pontificio, fosse basato sull'estimo, anzichè sul reddito imponibile; eppure coll'estensione della legge medesima alle espropriazioni per costruzioni ferroviarie (art. 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429) volle che anche in quelle provincie avesse applicazione nella materia di cui trattasi il criterio stabilito nell'art. 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 perchè con una operazione aritmetica assai facile si può ridurre il catasto gregoriano alla forma del Napoletano portando l'estimo o rendita con una semplice scapitalizzazione al 4 % che è il tasso di capitalizzazione stabilito dalla legge organica di quel catasto.

Basta dividere l'estimo per venticinque per ottenere il reddito imponibile e procedere poi alla somma di dieci annualità.

Per le premesse considerazioni, essendo incontrastato che i terreni espropriati sono fuori del piano regolatore, il perito avrebbe dovuto determinare il valore venale considerando come rurali i terreni espropriati, e non già come edificatori, come ha fatto, ed inoltre avrebbe dovuto per la retta applicazione della legge per Napoli, determinare il valore legale facendo il coacervo di dieci annualità di reddito imponibile, e non di dieci annualità dall'estimo.

Pertanto deve accogliersi l'opposizione della Amministrazione, e per conseguenza, annullandosi la perizia Magnani, si deve ordinare altra perizia la quale sia eseguita in base a criteri sopra stabiliti.

Le spese vanno riservate alla decisione definitiva.

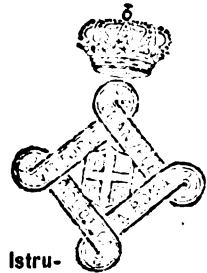
Anno XVII - N. 16

17 Aprile 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(7683) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Ordine di servizio N. 45.

Estensione di servizio nella fermata di Cervignasco.

(Vedi ordine di servizio n. 66-1921).

Dal giorno 1° febbraio 1924 la fermata di Cervignasco, della linea Moretta-Saluzzo, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e merci a grande velocità in servizio interno e cumulativo italiano limitatamente alle spedizioni di peso fino a Kg. 500 e costituite di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno, è stata abilitata anche ai trasporti di merci a carro completo. Dalla data suddetta il peso dei trasporti a collettame è stato limitato a Kg. 1000.

All'uopo la detta fermata è stata dotata di un binario tronco della lunghezza complessiva utile di m. 80 allacciato nei due sensi a quello di corsa mediante comunicazione doppia a forbice i cui deviatoi, inseriti su quest'ultimo binario, alle progressive Km. 7+548 e Km. 7+629, sono incontrati di punta dai treni dispari quello verso Moretta, e dai treni pari quello verso Saluzzo.

Dalla stessa data la fermata di Cervignasco è stata protetta mediante due semafori ad un'ala di 2ª categoria collocati alla sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dal corrispondente deviatoio di m. 800 quello verso Moretta, e di m. 900 quello verso Saluzzo.

La manovra dei deviatoi formanti la doppia comunicazione è collegata a mezzo di serrature di sicurezza tipo F. S. alla manovra delle leve dei semafori di protezione. La posizione normale di detti semafori è quella di via libera.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) la nota (12) riportata in calce alla pagina 21, dovrà essere modificata come appresso:

(12) Limitatamente, pei trasporti a collettame, alle spedizioni di peso fino a Kg. 1000 composte di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 46.

Ammissione al servizio di corrispondenza del tronco Soveria Mannelli-Decollatura della linea Cosenza-Catanzaro.

A datare dal 15 aprile 1924, il nuovo tronco Soveria Mannelli-Decollatura della linea Cosenza-Catanzaro delle Ferrovie Calabro-Lucane è stato ammesso, a mezzo della stazione di scambio di Cosenza, al servizio di corrispondenza per le merci in base alle condizioni e norme di cui all'Ordine di servizio n. 185, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 40 del 5 ottobre 1916.

Il tronco suddetto comprende le stazioni di Adami e Decollatura le quali distano rispettivamente chilometri 61 e 65 dalla stazione di scambio di Cosenza e sono abilitate al servizio delle merci a grande e piccola velocità con le esclusioni di cui all'Ordine di servizio n. 185-1916. Le dette stazioni sono inoltre provviste di un piano caricatore di fianco.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

—a pagina 6 modificare l'indicazione della linea Cosenza-Rogliano-Soveria Mannelli con

« Cosenza Soveria Mannelli-Decollatura »

nell'elenco alfabetico inserire, alla sede opportuna, il nome delle stazioni di Adami e Decollatura con l'indicazione della pagina 182;

— a pagina 182 modificare come segue l'intestazione del prospetto:

« Esercizio della linea Cosenza-Soveria Mannelli-Decollatura » ed inserire nella sede opportuna:

Adami	Cosenza	61	G	P	—			F		—	—
Decollatura	Soveria Mannelli Decollatura	65	G	P	—	—	—	F	—	—	—

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà:

— a pagina 20 modificare l'indicazione della linea Cosenza-Pietrafitta-Rogliano-Soveria-Mannelli con « Cosenza-Pietrafitta-Soveria Mannelli-Decollatura » ed inserire nelle sedi opportune:

Adami				M	697
Decollatura				M	697

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 47.

Trasformazione della stazione di Versciaco in casa cantoniera.

Dal 21 gennaio 1924 la stazione di Versciaco della linea Fortezza-S. Candido è stata trasformata in casa cantoniera e abilitata al « giunto telefonico » e, nei riguardi del pubblico, al servizio viaggiatori e bagagli con le limitazioni e le modalità di cui agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafo ».

Conseguentemente nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) a pag. 17, fra le stazioni di Verres e Verzuolo, si dovrà trascrivere in corsivo la seguente indicazione:

Versciaco *	V	—

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, ecc. » (edizione 1° gennaio 1921) a pag. 27 si dovrà esporre al nome di Versciaco la caratteristica di « casa cantoniera » e di contro, nelle colonne 6 e 7, si dovrà esporre alle lettere V e B il richiamo (1).

Inoltre si dovranno depennare le indicazioni di abilitazione ai servizi merci G. V. e P. V. nelle colonne 8 e 10, il richiamo (*) di contro al nome della stazione suddetta e la relativa nota in calce alla pagina.

Infine nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione marzo 1922 e agosto 1923) si dovrà esporre il dischetto nero di fronte al nome di Versciaco tanto all'indice alfabetico quanto all'interno del prontuario (tabella: Fortezza - S. Candido).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 48.

Apertura all'esercizio della fermata di Alcamo Marina.

Dal 1° maggio 1924 verrà nuovamente aperta all'esercizio la fermata di Alcamo Marina, attivata dal 1919, in via di esperimento, durante il periodo estivo, e situata al Km. 64 + 981 ed a sinistra della linea Palermo-Trapani, fra le stazioni di Balestrate e Castellammare del Golfo, dalle quali dista rispettivamente metri 6969 e 2188.

Detta fermata, che viene ora resa definitiva, sempre però limitatamente al periodo estivo, farà servizio soltanto nel periodo dal 1° maggio al 15 ottobre e quindi per l'apertura e chiusura di essa la Sezione Movimento e Traffico di Palermo resta incaricata di impartire annualmente le consuete disposizioni alle stazioni ed uffici interessati.

Non essendo la fermata provvista di segnali, alla eventuale protezione dei treni provvederà il personale di vigilanza.

La fermata di Alcamo Marina è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed è esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio numero 160-1909 e successive modificazioni.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A*.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del

versamento dei relativi importi resta incaricata la stazione di Castellammare del Golfo.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato **A** all'ordine di servizio N. 48-1924.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Alcamo Marina.

DA	A o viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni o dei versamenti
Alcamo Marina	Palermo C.le	27.90	19.90	12.40	**Castellammare del Golfo**
	Palermo Lolli. . . .	26.—	18.60	11.65	
	S. Lorenzo Colli . .	24.05	17.20	10.75	
	Tommaso Natale . .	22.60	16.20	10.15	
	Sferracavallo	21.80	15.60	9.85	
	Isola delle Femmine .	21.—	15.10	9.55	
	Cafaci	19.90	14.30	8.95	
	Carini	18.—	12.85	8.20	
	Cinisi Terrasini . . .	13.35	9.65	6.25	
	Lo Zucco Montelepre	9.50	6.95	4.60	
	Partinico	8.40	6.15	4.15	
	Trappeto	5.35	4.05	2.30	
	Balestrate	3.25	2.45	1.70	
	Castellammare del Golfo.	1.80	1.50	1.10	

N. B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 48-1924.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921):

— a pag. 8 di contro al nome della località di Alcamo Marina devonsi esporre le indicazioni « ✱ (3) LB »;

— a pag. 18 ai nomi delle località di cui all'annotazione (3) devesi aggiungere il nome di « Alcamo Marina ».

Nella parte prima del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) deve:

— a pagina 10 fra i nomi di Alcamo Calatafimi ed Alcantara inserire:

/Alcamo Marina (f) / Palermo – Marsala – Trapani / Palermo (2° Castelvetrano)
/Trapani/V(6) B(6)/(casa cantoniera)/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/

— a piè della pagina stessa trascrivere la seguente nota:

« (f) Aperta all'esercizio soltanto dal 1° maggio al 15 ottobre ».

Nella parte seconda del Prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) devesi:

— a pag. 50 nella tabella (175) Palermo-Marsala-Trapani e diramazione per Palermo Marittima trascrivere, fra i nomi di Balestrate e Castellammare del Golfo, il nome di Alcamo Marina con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Stazione	km	Stazione	km
Palermo Centrale .	km 70	Alcamo Calatafimi . .	km. 14
Palermo Marittima . .	» 68	Gallitello	» 24
Palermo Lolli	» 65	Salemi	» 34
S. Lorenzo Colli .	» 60	Castelvetrano . . .	» 51
Tommaso Natale .	» 56	Campobello di Mazzara	» 59
Sferracavallo . . .	» 54	S. Nicola di Mazzara .	» 64
Isola delle Femine .	» 52	Mazzara del Vallo . .	» 73
Capaci	» 49	Petrosino	» 85
Carini	» 44	Terrenove	» 88
Cinisi Terrasini . . .	» 32	Marsala.	» 94
Lo Zucco Montelepre .	» 22	Spagnola	» 100
Partinico.	» 19	Ragattisi	» 106
Trappeto	» 11	Marausa.	» 111
Balestrate.	» 7	Paceco	» 120
Castellamm. del Golfo.	» 3	Trapani.	» 125
Segesta.	» 10		

— nell'indice alfabetico inserire nella sede opportuna il nome di Alcamo Marina seguita dal dischetto nero.

All'interno dei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, fra i nomi di Balestrate e Castellamare del Golfo devesi trascrivere

/ /Alcamo Marina (casa cantoniera)/

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Palermo-Marsala-Trapani e per quelli della stazione di Palermo Porto la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 175 a pag. 50 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la si dovrà invece formare aggiungendo km. 7 a quella indicata per Balestrate, e l'istradamento sarà quello stesso esposto per questa stazione.

All'indice dei prontuari stessi fra i nomi di Alcamo Calatafimi e Alcantara devesi inserire:

/Alcamo Marina (casa cantoniera)/ /con il numero della pagina e il numero progressivo.

Ordine di servizio N. 49.

Norme per l'applicazione alle Cooperative edilizie ferroviarie delle disposizioni degli articoli 15, 16, 17 e 23 del R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2412.

Riscossione diretta da parte delle Cooperative edilizie delle mensilità d'ammortamento.

In relazione al disposto dell'art. 15 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, a partire dal mese di luglio 1924 le Cooperative edili ferroviarie dovranno riscuotere dai soci assegnatari di alloggi le quote mensili di ammortamento dei mutui a loro carico e versarle, entro il 5 del mese successivo a quello cui si riferiscono, alla locale Cassa compartimentale o, in mancanza, alla Stazione.

Le Casse e le Stazioni sono autorizzate a ricevere i versamenti suddetti, senza ordine d'introito, rilasciando ricevuta intestata al nome del Presidente della cooperativa.

I Controlli Cassa dovranno dare comunicazioni separate di questi versamenti al Servizio Ragioneria nello stesso giorno o, al massimo, nel giorno seguente a quello in cui pervengono loro dalla Cassa i documenti comprovanti gli introiti effettuati.

Al ricupero delle quote mensili che si riferiscono al periodo precedente al 1° luglio 1924, continuerà a provvedere, con ritenute sullo stipendio o sulla pensione, l'Amministrazione ferroviaria. Pertanto le varie unità amministrative continueranno a trasmettere al Servizio Ragioneria i moduli R. CC. 3 soltanto per le quote antecedenti al 1° luglio 1924.

Conti correnti individuali e conto d'ammortamento del mutuo edilizio.

Alla chiusura del corrente esercizio finanziario, le cooperative edilizie ferroviarie riceveranno dal Servizio Ragioneria:

a) i conti correnti individuali dei soci, che hanno occupato l'alloggio prima del 1° luglio 1924;

b) l'importo complessivo delle mensilità che, al 5 di ogni mese, dovranno versare all'Amministrazione ferroviaria.

Così, per gli alloggi che verranno assegnati dal 1° luglio 1924 in poi, il Servizio Ragioneria curerà l'invio alle Cooperative dei relativi conti correnti individuali, con l'importo delle quote di ammortamento mensili relative.

Le Cooperative dovranno tenere aggiornato, ed a disposi-

zione dei funzionari dell'Amministrazione ferroviaria in occasione di eventuali ispezioni, tanto il conto corrente individuale di ciascun socio, quanto il conto corrente per l'ammortamento del mutuo complessivo ottenuto.

Comunicazioni mensili al Servizio Ragioneria.

Esse dovranno inoltre comunicare al Servizio Ragioneria, alla stessa data del versamento delle mensilità riscosse, l'importo effettivamente versato nonchè l'elenco dei soci eventualmente morosi, significando nel contempo se al ricupero dei crediti verso i medesimi debba provvedere l'Amministrazione ferroviaria con ritenute sullo stipendio o sulla pensione (vedasi modello allegato).

Procedura coattiva a carico dei soci morosi.

In tal caso, senza tener conto dei precedenti vincoli gravanti sugli stipendi, pensioni ed assegni, la ritenuta verrà fatta d'ufficio per la somma dovuta con l'aggiunta degli interessi di mora del 6 %. Ove la trattenuta non fosse possibile o sufficiente, l'Amministrazione ferroviaria provvederà a riscuoterla con le norme ed i privilegi della legge sulla riscossione delle imposte dirette e cioè con la procedura indicata negli ultimi due comma dell'art. 15 suddetto.

Ritenuta per la formazione del fondo per spese di manutenzione straordinaria. Assicurazione contro gl'incendi dei fabbricati.

Oltre alla quota mensile, le Cooperative riscuoteranno nel modo suindicato una percentuale commisurata al 4 % della quota stessa, per costituire un fondo per spese di manutenzione straordinaria dei caseggiati, da versare in conto corrente vincolato all'Amministrazione ferroviaria presso un istituto di notoria solidità, la cui scelta sarà da sottoporsi all'approvazione del Servizio Ragioneria.

I prelevamenti da tale conto corrente si effettueranno con le modalità fissate dall'art. 16 del citato R. decreto-legge.

Le Cooperative provvederanno inoltre all'assicurazione dei fabbricati contro gl'incendi (art. 17 del R. decreto legge 7 ottobre 1923, n. 2412), versando direttamente alle Compagnie assicuratrici i premi di assicurazione.

La polizza, vincolata a favore dell'Amministrazione ferroviaria, sarà consegnata al Servizio Ragioneria, il quale vigilerà perchè le Cooperative si mantengano al corrente col pagamento dei premi.

Tanto per la percentuale per le spese di manutenzione straordinaria, quanto per i premi di assicurazione incendi, si può provocare la ritenuta sugli stipendi, pensioni, ecc., nonchè la procedura privilegiata di esecuzione di cui agli ultimi due comma dell'art. 15 del ripetuto R. decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412.

Le eventuali pratiche di riscatto dei mutui, mediante il pagamento del valore attuale delle annualità residuali di ammortamento, al tasso complessivo dell'interesse del mutuo, dovranno essere fatte dagli assegnatari col Servizio Ragio- in base alle norme dell'art. 23 del citato decreto.

Riscatto di mutui.

Per tutto quanto non è regolato dal presente Ordine di Servizio, restano in vigore le norme emanate precedentemente.

. . . . li . . . .

On. Servizio Ragioneria

ROMA

In data . . . . sono state versate per conto della Cooperativa . . . . di . . . . alla locale . . . . (1) la somma di L. . . ., quale importo complessivo delle quote mensili di ammortamento riscosse per il mese di . . . . 19 . . . dai soci sotto indicati, e la somma di L. . . . . quale ammontare delle quote 4 % per la costituzione del fondo spese di manutenzione straordinaria.

Il Presidente della Cooperativa

. . . .

N.° d'ordine	N.° assegnato all'alloggio	NOME e COGNOME del socio	Mensilità		Quota 4 % per fondo manutenzione straordinaria		*Annotazioni*
			Versata	Non versata	Versata	Non versata	
1	2	3	4	5	6	7	8

(1) Cassa Compartimentale o Stazione.

N.B. – Per le somme non riscosse (col. 5 e 7) si dica nella colonna annotazioni se l'Amministrazione ferroviaria dovrà provvedere al relativo ricupero, indicando il motivo del mancato pagamento.

I totali delle colonne 4 e 6 debbono esattamente corrispondere con gli importi versati per i due titoli.

Circolare N. 24.

Concessione del camiciotto agli agenti i quali hanno obbligo di provvedere alle operazioni di carico e scarico delle merci dei treni, sui quali prestano servizio.

Si porta a conoscenza del personale interessato che agli agenti dei treni i quali, in base alle disposizioni vigenti, hanno obbligo di provvedere alle operazioni di carico e scarico delle merci dei treni, su cui prestano servizio, viene concesso un camiciotto di cotone mistone, sostituibile ogni dieci mesi, con contributo di una metà della spesa a carico dell'Amministrazione, e con ricupero dell'altra metà della spesa, a carico dell'agente, a mezzo di trattenute sullo stipendio, divise in cinque rate uguali e consecutive.

Le richieste degli agenti aventi diritto al predetto camiciotto dovranno dalle Sezioni essere indirizzate ai Magazzini Vestiario di Torino (Via Nizza, n. 40), di Firenze (Porta al Prato), di Roma Termini (Viale Principessa Margherita, n. 176) e di Palermo (presso i quali si sta costituendo una sufficiente scorta dei camiciotti in questione) a seconda della relativa circoscrizione.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 8 aprile 1924, l'impresa *Dessena* Antonio Giovanni Maria da Ozieri è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Il Commissario Straordinario.
TORRE.

Sentenza

Regolarizzazione di un agente ferroviario - Incompetenza dell'Autorità giudiziaria (Legge 7 luglio 1907, n. 429).

L'autorità giudiziaria è incompetente ratione materiae *a conoscere e giudicare della controversia circa la regolarizzazione di un agente ferroviario secondo i quadri di classificazione approvati con la legge 7 aprile* 1921, *n.* 368 *e relativa misura dello stipendio da assegnarglisi.*

Tale incompetenza assoluta del magistrato ordinario, basata sui principii generali di diritto pubblico concernenti la separazione dei poteri è, per gli agenti ferroviari, sancita tassativamente nell'art. 57 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429 *espressamente richiamato nel R. decreto* 21 *agosto* 1921, *n.* 1240.

CORTE DI APPELLO GENOVA — Sentenza 16 febbraio-3 marzo 1924 — *Pres.* Civiletti - *Est.* Pierri — Ferrovie Stato contro Rota.

Omissis.

Ritenuto in fatto

che con citazione 24 ottobre 1922 il signor Francesco Rota conveniva innanzi il Tribunale di Genova l'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato esponendo:

a) che nel 1882 egli era stato assunto in servizio presso la Amministrazione delle ferrovie dello Stato e da allora in poi aveva prestato servizio come manovratore, caposquadra e deviatore avventizio, passando alle dipendenze della Società Mediterranea e ritornando poi a quella dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato;

b) che, nonostante replicate sollecitazioni, la sua posizione era stata regolarizzata che con grande ritardo, e pure allora gli erano stati ammessi solo in parte gli anni di servizio prestati, non avendo voluto l'Amministrazione disconoscergli il servizio prestato dal primo giorno in cui era

stato assunto in servizio quale avventizio: ciò che importava lesione di un diritto e perdita parziale di stipendio e, a tempo debito, della pensione.

Ed in base a tali premesse chiedeva che fosse dichiarato che la sua posizione doveva essere regolarizzata in base al servizio prestato dal 1882, che il suo stipendio doveva essere aumentato in base a tale anzianità, e che fosse pertanto condannata la convenuta al pagamento delle somme così dovute e alle spese del giudizio.

Che, comparse le parti in giudizio, l'attore proponeva tra capitoli di prova per interrogatorio e testimoni, per stabilire che egli aveva prestato servizio non interrottamente dal 1882 in poi e che in base a detti 41 anni di servizio gli competeva dal 1° gennaio uno stipendio di lire 8100 annue anzichè quello di lire 7950 attualmente corrispostogli.

Che la convenuta Amministrazione eccepiva l'incompetenza dell'autorità giudiziaria per ragioni di materia e subordinatamente si opponeva alla prova dedotta dal Rota.

Che il Tribunale con sentenza 7 giugno 23 luglio 1923, ritenuta la propria competenza, a norma della legge 20 marzo 1865, allegato *E*, ammetteva le prove dedotte dal Rota.

Che avverso tale sentenza ha prodotto appello l'Amministrazione ferroviaria e all'udienza e spedizione della causa innanzi questa Corte i procuratori delle parti prendevano le conclusioni sopra riferite.

Osserva in diritto.

Che l'appellante Amministrazione insiste nella eccezione di incompetenza dell'autorità giudiziaria in base all'art. 57 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Il Tribunale respinse tale eccezione considerando che la causa riguardava la misura dello stipendio dell'attore e quindi implicava indagine su di un diritto civile asserto leso e non riconosciuto.

Che pertanto era applicabile l'art. 2 della legge 20 marzo 1865 pel contenzioso amministrativo, pel quale sono devolute alla giurisdizione ordinaria tutte le materie nelle quali si faccia questione di un diritto civile o politico, comunque vi possa essere interessata la pubblica amministrazione.

Che l'art. 57 invocato dalle Ferrovie non deroga il suddetto disposto, in quanto che richiama la competenza della IV Sezione del Consiglio di Stato secondo l'art. 24 della legge 2 giugno 1889, n. 6166 (ora art. 22 del testo unico 17 agosto 1907, n. 638), pel quale sono escluse espressa-

mente dalla competenza amministrativa le controversie di competenza dell'autorità giudiziaria.

Ritiene questa Corte che il Tribunale non abbia esattamente interpretato il ricordato art. 57.

La legge 7 luglio 1907, n. 429, portante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie, non concesse ad imprese private, dopo aver demandato al Consiglio di amministrazione, di cui all'art. 5, il deliberare circa le proposte delle piante organiche e le norme sul personale e quanto riguarda gli stipendi e sui ricorsi relativi (articolo 6, numeri 9, 10, 11), in relazione alle norme approvate con decreto reale di cui all'art. 33, stabilisce che, contro gli atti e i provvedimenti definitivi riguardanti il personale, è ammesso da parte degli interessati, nel termine di giorni 60 dalla pubblicazione dell'atto del provvedimento negli ordini generali dell'Amministrazione, il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, a termini dell'art. 24 della legge 2 giugno 1889. Dispone questo articolo che spetta alla IV Sezione del Consiglio di Stato di decidere sui ricorsi per incompetenza, per eccesso di potere o per violazione di legge, contro atti o provvedimenti di un'autorità amministrativa o di un corpo amministrativo deliberante, che abbiano per oggetto un interesse di individui o di enti morali giuridici quando i ricorsi medesimi non siano di competenza dell'Autorità giudiziaria, nè si tratta di materia spettante alla giurisdizione od alle attribuzioni contenziose di corpi o di collegi speciali.

Dal raffronto di tali disposizioni chiaro appare che il legislatore attribuisce al Consiglio di amministrazione il provvedere *definitivamente* circa le classifiche e relativi stipendi dei singoli impiegati, in base alle norme *generali* stabilite con decreto reale, ammettendo l'impiegato stesso a reclamare al Consiglio di Stato a *termini* e cioè nei *soli casi* previsti dall'art. 24 della legge 2 giugno 1889, di illegittimità del provvedimento che lo riguarda, per incompetenza, eccesso di potere o violazione di legge. In difetto di tale reclamo nel termine stabilito, il provvedimento resta *definitivo*, salva la facoltà del Ministro dei lavori pubblici, a sensi dell'art. 13 della legge organica, di dichiarare, o d'ufficio o su ricorso, la illegittimità del provvedimento che sia contrario alle leggi o ai regolamenti. L'art. 57 riguarda tutti i provvedimenti in genere che riguardano il personale e non possono farsi distinzioni in ordine alla materia cui si riferisce il reclamo, nè limitazioni intese a stabilire se questo sia inteso a far valere un semplice interesse o un diritto perfetto: quando d'altra parte non si spiegherebbe tale par-

ticolare disposizione di legge per accordare in *materia* di *interessi* quella tutela che già compete in virtù della legge fondamentale contro gli atti della pubblica amministrazione. Trattasi in sostanza di particolari disposizioni di legge che deferiscono ad una giurisdizione speciale la cognizione delle controversie in una data materia, e ne spogliano l'autorità giudiziaria.

Non vuolsi dire con ciò che all'impiegato ferroviario, nei confronti dell'Amministrazione, non competa mai azione davanti l'Autorità giudiziaria ordinaria. Se un suo diritto è stato menomato da un provvedimento illegittimo dell'Amministrazione, gli compete, indubbiamente azione di danno, a termini del diritto comune, in ordine alla quale sussiste la competenza dell'Autorità giudiziaria ordinaria: ma la ricerca circa la lesione del diritto subiettivo implica il previo esame della legittimità dell'atto della pubblica Amministrazione, e tale sindacato di legittimità sui provvedimenti riguardanti il personale ferroviario è devoluto esclusivamente alla IV Sezione del Consiglio di Stato, in sede di reclamo contro il provvedimento stesso.

L'azione giudiziaria non può quindi sorgere, se non quando la illegittimità sia stata accertata e dichiarata nella competente sede.

L'appellato Rota si duole che, coll'attribuzione fattagli dall'Amministrazione dello stipendio di lire 7950, anzichè di quello di lire 8100 che egli dice spettargli, sia stato violato in suo danno il disposto della legge 7 aprile 1921, numero 368 che approvava i nuovi quadri di classificazione degli stipendi per il personale ferroviario, dolendosi che non gli sia stato tenuto conto di tutti gli anni di servizio prestati, e che siavi stato quindi un errore nello stabilire la sua posizione nei ruoli. Ma anche in ordine a tale attribuzione sono invocabili le norme della legge organica, espressamente richiamate dal R. decreto 21 agosto 1921, n. 1240, articolo in cui è detto che « contro i provvedimenti riguardanti l'applicazione al personale delle Ferrovie dello Stato dei quadri di classificazione approvata colla legge 7 aprile 1921, n. 368 e delle norme relative 6 maggio 1921 emanate dal Ministero dei lavori pubblici a mente dell'art. 4 della suddetta legge, è ammesso entro 30 giorni dalla comunicazione o dalla pubblicazione del presente decreto, quando la comunicazione abbia preceduto la pubblicazione del decreto stesso, il ricorso da parte degli interessati al Consiglio di amministrazione, che giudica definitivamente; contro tale giudizio è ammesso il ricorso alla IV Sezione del Consiglio

di Stato, a norma dell'art. 57 della legge 7 luglio 1907, numero 429 ».

In ordine a tale decreto, il Rota nelle sue note autorizzate si pone per dilemma:

— o tale decreto non contempla i diritti civili, ed allora invano lo si invoca dalle Ferrovie;

— oppure esso ha voluto escluderli dal giudizio dei Tribunali, ed in tal caso, non si possono, con suo decreto e regolamento, togliere all'Autorità giudiziaria materie di sua competenza. Ma è facile rispondere che, mentre il giudizio del Consiglio di amministrazione riguarda appunto la classificazione e, conseguentemente, la misura dello stipendio sul quale si vanta diritto, vana è la censura di ricostituzione del *decreto*, se questo invece richiama le disposizioni della *legge* organica, sia in ordine alle *attribuzioni* del Consiglio di amministrazione, sia in ordine alle garanzie del personale contro i provvedimenti dello stesso.

Deve pertanto accogliersi l'eccezione d'incompetenza e riformarsi la pronunzia del Tribunale colla condanna del soccombente alle spese dell'intero giudizio.

Anno XVII - N. 17 24 Aprile 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(7891) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

R. DECRETO 29 *novembre* 1923, *n.* 2544, *riguardante il prelevamento dal fondo di riserva delle spese impreviste delle ferrovie dello Stato per integrare lo stanziamento di taluni capitoli del bilancio delle ferrovie medesime, per l'esercizio* 1922-23 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Vista la legge 2 luglio 1922, n. 952;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste delle ferrovie dello Stato, depositato in conto corrente presso la Tesoreria centrale del Regno, presentava, al 30 giugno 1923, una disponibilità di L. 9,499,838.61;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato per i lavori pubblici e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Dal fondo di riserva per le spese impreviste, depositato in conto corrente presso la Tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione di L. 9,394,518.39 da versarsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con imputazione al capitolo 17 « Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, ecc. » dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione medesima per l'esercizio 1922-23 e da portarsi in aumento dello stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa per l'esercizio stesso:

Cap. n. 1 - Direzione generale - Personale	L.	2,951,127.53
Cap. n. 10 - Servizio lavori - Personale .	»	571,210.28
Cap. n. 11 - Servizio lavori - Forniture, spese ed acquisti	»	178,204.40
Cap. n. 13 - Unità speciale « Elettrificazione » - Personale.	»	210,417.19

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 5 dicembre 1923, n. 285.

Cap. n. 14 - Unità speciale « Elettrificazione » - Forniture, spese ed acquisti . .	»	599,315.63
Cap. n. 16 - Linee secondarie Sicule - Personale.	»	1,231,332.01
Cap. n. 18 - Linee secondarie Sicule - Manutenzione del materiale rotabile. . .	»	913,259.53
Cap. n. 20 - Ferrovie Sarde - Personale .	»	252,169.12
Cap. n. 22 - Ferrovie Sarde - Manutenzione del materiale rotabile.	»	499,638.26
Cap. n. 24 - Navigazione stretto di Messina - Personale	»	72,497.13
Cap. n. 26 - Annualità corrispondente alla integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919. .	»	180,946.05
Cap. n. 27 - Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni, ecc. in rapporto agli assegni del personale. .	»	14,616.89
Cap. n. 33 - Consiglio generale, commissioni compartimentali del traffico e comsioni diverse, ecc.	»	7,171.80
Cap. n. 38 - Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà	»	312,651.20
Cap. n. 47 - Navigazione con le isole - Personale	»	47,972.69
Cap. n. 49 - Navigazione con le isole - Indennizzi	»	40,406.78
Cap. n. 52 - Navigazione con le isole - Spese generali	»	113,744.53
Cap. n. 53 - Navigazione libera - Personale	»	247,730.44
Cap. n. 54 - Navigazione libera - Forniture, spese ed acquisti	»	154,184.50
Cap. n. 56 - Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare	»	53,100.—
Cap. n. 57 - Navigazione libera - Spese generali	»	20,000.—
Cap. n. 70 - Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori	»	368,312.22
Cap. n. 73 - Elettrificazione di linee . .	»	354,510.21
Totale . . .	L.	9,394,518.39

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento unitamente al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 novembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre* 1923, *n.* 3099, *riguardante l'applicazione delle riduzioni di viaggio previste dalla concessione speciale* C *al personale delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 29 dicembre 1901, n. 562;

Visto il R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per le finanze e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 1° febbraio 1924, n. 27.

Articolo unico.

La concessione speciale *C* istituita per gli impiegati dello Stato, è applicabile al personale delle Ferrovie dello Stato e relative famiglie con le modalità che saranno stabilite dal Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.
MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 27 *gennaio* 1924, *n.* 108, *riguardante l'approvazione di eccedenza d'impegni risultante dal rendiconto consuntivo del Ministero del tesoro, per l'esercizio finanziario* 1921-22 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 31 dicembre 1921, n. 1868;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze di concerto con quello per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 13 febbraio 1924, n. 37.

Articolo unico.

E' approvata l'eccedenza d'impegni di L. 1,257,946,309.18, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 235-V « Assegnazione straordinaria all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a pareggio del bilancio per l'esercizio finanziario 1921-922 » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1921-922.

Questo decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 gennaio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 23 *marzo* 1924, *n.* 469, *riguardante la corresponsione della indennità prevista dall'art.* 6 *del R. decreto* 7 *ottobre* 1923, *n.* 2306, *agli agenti delle Ferrovie dello Stato iscritti alla Cassa Nazionale per le assicurazioni sociali* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i Regi decreti 28 gennaio 1923, n. 143; 31 dicembre 1923, n. 3135, e 27 gennaio 1924, n. 172;

Visto il R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2306;

Visto il regolamento per la previdenza del personale ad-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 aprile 1924, n. 94.

detto ai pubblici servizi di trasporti, approvato col R. decreto 30 settembre 1920, n. 1538;

Visto il R. decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2311;

Visti i Regi decreti 21 ottobre 1923, n. 2529, e 31 gennaio 1924, n. 171;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello per le finanze:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'indennità che coll'art. 6 del R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2306, venne assegnata agli agenti delle Ferrovie dello Stato iscritti alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali e dispensati in base al decreto 28 gennaio 1923, n. 143, cessa di spettare a tali agenti, quando in forza del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, e pel verificarsi delle condizioni stabilite dal regolamento della previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporti approvato col R. decreto 30 settembre 1920, n. 1538, se dispensati fino al 31 dicembre 1923 o di quelle stabilite col R. decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2311, se dispensati successivamente, gli agenti stessi vengano a liquidare la pensione secondo detto regolamento.

Per gli agenti di cui sopra, che abbiano già percepita la indennità e che non la restituiscano in una sola volta prima della liquidazione della pensione, la parte del trattamento di pensione a carico delle Ferrovie dello Stato sarà decurtata dalla rendita vitalizia e relativa riversibilità che si può costituire coll'indennità medesima.

Le disposizioni del precitato art. 6 del R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2306, restano pienamente in vigore ogni qual volta non si verifichino le condizioni necessarie per la liquidazione della pensione secondo il regolamento di cui sopra, o, pur verificandosi tali condizioni, si tratti di agenti dispensati anteriormente al 4 dicembre 1923 che non chiedano l'applicazione dell'art. 6 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2529.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 marzo 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto: *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO 23 *marzo* 1924, *n.* 480, *contenente modificazioni al regolamento sulla pignorabilità e sequestrabilità degli stipendi e delle paghe degli agenti delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 29 luglio 1914, n. 850;
Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato per i lavori pubblici e per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

All'ultimo comma dell'art. 30 del regolamento sulla pignorabilità e sequestrabilità degli stipendi e delle paghe e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi e delle paghe degli agenti appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato approvato con R. decreto 29 luglio 1914, n. 850, è sostituito il seguente:

« Tanto i sanitari di ruolo che i medici di riparto non possono rifiutarsi di rilasciare il certificato di cui sopra. Essi

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 aprile 1924, n. 94.

però hanno diritto ad un compenso da parte del richiedente, in misura di L. 5 se si tratti di cessione semplice e di L. 10 se si tratti di doppia cessione ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 marzo 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

COMUNICATO

Esame di concorso a posti di Capo squadra operai nel ramo " Squadre ponti in ferro „ del Servizio Lavori e Costruzioni.

E' indetto un esame di concorso per 6 posti di Capo squadra operai nel ramo « Squadra ponti in ferro » del Servizio Lavori e Costruzioni.

Il concorso avrà luogo fra Operai di 1ª classe del ramo « Squadre ponti in ferro » i quali non abbiano superato il 45° anno di età alla data di pubblicazione del presente avviso e che alla data stessa appartengano da non meno di 5 anni al personale operaio, compreso il periodo di avventiziato nella qualifica attuale o in quella soppressa di operaio di 2ª classe.

L'esame sarà tenuto secondo le norme approvate dal cessato Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920 pubblicate nel *Bollettino Ufficiale*, n. 44, del 28 ottobre 1920, pag. 793.

Le ammissioni agli esami verranno decise dalle Commissioni locali di avanzamento, e gli eventuali reclami per mancata ammissione saranno dai Capi Compartimento trasmessi al Servizio Lavori e Costruzioni per l'inoltro, con le informazioni ed il parere, al Servizio Personale e Affari Generali, che provocherà le decisioni superiori.

Gli Operai di 1ª classe che si trovino nelle condizioni volute e che intendono di partecipare al concorso dovranno presentare, per il tramite gerarchico, apposita domanda non oltre il 10 maggio 1924.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo gli esami.

Ordine di servizio N. 50.

Estensione di servizio nella fermata di Bocale.

(Vedi ordine di servizio n. 148-1916).

Col giorno 16 aprile 1924, la fermata di Bocale della linea Metaponto-Reggio Calabria, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le norme in vigore per le case cantoniere, è stata abilitata al servizio stesso senza alcuna limitazione ed al servizio merci a grande e piccola velocità, limitatamente ai trasporti di peso complessivo fino ai Kg. 500, composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra a pag. 14 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (Edizione giugno 1914) al nome di Bocale si dovrà cancellare la caratteristica di Casa Cantoniera e di contro nelle colonne 6 e 7 si dovrà cancellare il richiamo (6) e nelle colonne 8 e 10 si dovrà esporre rispettivamente l'indicazione « G (16) » e « O (16) ».

In calce alla pagina stessa si dovrà trascrivere la seguente nota (16). Limitatamente ai trasporti di peso fino a Kg. 500 composto di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

Nella parte 2ª del « Prontuario » sopra citato (edizione 1° marzo 1922) pag. 46, nelle tabelle 159-*B* e 159-*C*, nonchè a pagina 53 si dovrà cancellare il dischetto nero di fronte al nome di Bocale e così pure a pag. 47, tabelle 153-*B* e 153-*C* ed a pag. 57 del prontuario stesso (edizione agosto 1923). — Nella « Prefazione generale dell'orario generale di servizio » (Edizione marzo 1921) di contro al nome di Bocale, a pag. 9 si dovrà cancellare la stelletta e modificare l'indicazione L. B. in L. O.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali si trova indicato il nome di Bocale con l'indicazione di « casa cantoniera » tale caratteristica dovrà essere depennata.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 51.

Estensione di servizio nella fermata di Viadana Bresciana.

La fermata di *Viadana-Bresciana* della linea Brescia-Parma, attualmente abilitata ai servizi viaggiatori, bagagli, cani e merci a G. V. limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100, è stata ammessa al servizio merci a G. V., limitatamente ai trasporti a carro completo, sia in arrivo che in partenza, in servizio interno e cumulativo italiano, per conto esclusivo della « Società Anonima Fabbrica Concimi Viadana di Calvisano ». L'applicazione delle tasse verrà compiuta in base alla distanza stabilita per la stazione di Calvisano per i trasporti da e per Ghedi ed oltre, ed in base alla distanza stabilita per la stazione di Ghedi per i trasporti da e per Calvisano ed oltre senza bisogno di preventiva autorizzazione.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) alla colonna 10 della pag. 64, di fianco al nome della fermata di Viadana Bresciana, si dovrà esporre la lettera *O* col richiamo (14), riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

« (14) — Limitatamente ai trasporti a carro completo sia in arrivo che in partenza per conto della Ditta « Società Anonima Fabbrica Concimi Viadana di Calvisano » alle condizioni di cui all'avvertenza *C.* a pagina 5, senza bisogno di preventiva autorizzazione ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 17 di contro al nome di Viadana Bresciana modificare l'indicazione « L. G. » in « L. O. ».

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti delle merci, le stazioni e gli uffici di controllo dovranno aggiungere di contro al nome di Viadana Bresciana una seconda distanza (virtuale) con il richiamo (2) da formarsi nel modo seguente:

Per le distanze del tronco Calvisano-Parma la suddetta seconda distanza sarà uguale a quella di Ghedi; per le stazioni del tronco Ghedi-Brescia sarà uguale a quella di Calvisano.

Per i prontuari delle altre stazioni della Rete, eccetto Vigasio e Dossobuono, la suddetta seconda distanza sarà uguale a quella effettiva, attualmente esposta aumentata di chilometri 3, se la medesima è computata per la via di Brescia, aumentata invece di Km. 5, se computata per la via di Piadena o Parma.

Nel prontuario della stazione di Vigasio la distanza virtuale per Viadana-Bresciana deve essere di Km. 107 e l'istradamento 179.26; nel prontuario di Dossobuono deve essere di Km. 98 e l'instradamento 179.26.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 52.

Norme per l'utilizzazione dei carri serbatoio.

Si presenta sovente la necessità di impiegare carri-serbatoio F. S. per il trasporto di liquidi diversi da quelli per i quali i serbatoi medesimi furono costruiti.

Per evitare eventuali inconvenienti di esercizio, danneggiamenti alle merci od ai serbatoi e, nel contempo, per facilitare la scelta dei carri adatti ai generi pei quali essi sono chiesti, pregasi tener presente quanto segue:

1° Non devono essere accettati trasporti con serbatoio se il liquido, qualunque ne sia la natura, non riempia *completamente* il serbatoio, ad eccezione dello spazio corrispondente al duomo.

2° La scelta del carro, a seconda della natura del liquido da trasportarsi, deve essere fatta secondo le seguenti norme:

a) *Per il trasporto dell'acqua,* si deve far uso dei serbatoi della serie M ed Mv. — Eccezionalmente, si possono utilizzare anche serbatoi della serie Mp, purchè la portata massima in tonnellate su essi indicata, sia eguale o superiore alla capacità in metri cubi, e purchè si tratti di trasportare acqua « *non potabile* ». Ad ogni modo, impiegan-

dosi carri Mp, il serbatoio dovrà prima essere accuratamente pulito e lavato con acqua calda e soda.

b) Per il *trasporto di petrolio, benzina, nafta, olio minerale, olii lubrificanti* e *olii vegetali non commestibili,* si deve far uso unicamente dei carri serbatoio della serie Mp.

c) *Per il trasporto di melasso,* si deve far uso unicamente dei serbatoi M 520106 a 520125. Essi, quando dovessero essere riutilizzati per trasporto acqua, dovranno essere accuratamente lavati con acqua.

d) *Per il trasporto di succo di limone,* si deve far uso unicamente dei serbatoi Mb 570000 a 570110, previa pulitura con acqua calda e soda. Però per poterli riutilizzare per il trasporto dell'olio di catrame o del catrame, dovranno essere accuratamente lavati con acqua.

e) *Per il succo di prugne,* si deve far uso dei serbatoi della serie M, esclusi però quelli del gruppo 550466 a 550499 e tutti quelli provenienti da veicoli bottino di guerra o confiscati. A trasporto ultimato, i serbatoi dovranno essere accuratamente lavati con acqua.

f) *Per il trasporto del benzolo e del toluolo,* si deve far uso dei serbatoi della serie Mp.

g) *Per il trasporto del catrame e dell'olio di catrame* si deve far uso esclusivamente dei serbatoi della serie Mb.

h) Per qualsiasi liquido diverso da quelli sopra enunciati non devono essere concessi serbatoi F. S. senza il preventivo benestare del Servizio Movimento e Traffico o del Servizio Materiale e Trazione.

3° I carri serbatoio specializzati per il servizio dell'Amministrazione a sensi della Circolare 27-1915 o O. di S. 41-1916, non possono essere utilizzati per trasporto di liquidi diversi da quelli indicati sui carri stessi se non in seguito a disposizioni della Sede Centrale del Servizio al quale sono stati assegnati e che figura indicato sui carri stessi.

4° Occorrendo far lavare dei serbatoi, la Sezione Movimento e Traffico prenderà preventivi accordi con la Sezione Materiale e Trazione e farà poscia consegnare i serbatoi all'Officina o alla Squadra designata per la lavatura. Tali serbatoi dovranno essere muniti di etichetta T. V. 57A (azzurra) con la scritta « Per la lavatura perchè usato (o da usarsi) per il trasporto di . . . . . . »

Anche se trattasi di trasporti da effettuarsi per conto di

privati, la lavatura deve essere sempre eseguita dalle nostre Officine o Squadre Rialzo a spese del richiedente in ragione di L. 200 per carro da versarsi anticipatamente, qualunque sia il processo di lavatura occorrente.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 *e* 45.

Ordine di servizio N. 53.

Concessione speciale C ai personale delle ferrovie dello Stato e relative famiglie, ammessa col R. Decreto 31 dicembre 1923, n. 3099.

Nell'allegato *A* al presente ordine di servizio si comunicano le Norme per l'applicazione della concessione speciale *C* al personale delle ferrovie dello Stato e relative famiglie, ammessa con il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3099.

Come risulta dal punto 1° delle Norme stesse la concessione speciale *C* è accordata al solo personale ***in attività di servizio*** e famiglie. Il personale che viene collocato in disponibilità, in aspettativa per qualunque motivo, o a riposo deve quindi restituire all'atto del provvedimento il libretto per viaggi a riduzione di cui fosse munito.

Analogamente debbono provvedere le famiglie degli agenti in caso di morte dei medesimi.

E' però consentito di fruire della concessione speciale *C*, giusta le norme generali della concessione stessa per tutti gli impiegati dello Stato anche per i seguenti viaggi:

a) dell'agente e famiglia, nel caso di cambiamento di residenza, in seguito a collocamento in disponibilità o in aspettativa per interessi privati, e nella successiva riammissione in servizio;

b) delle persone di famiglia ammesse a fruire della concessione speciale *C*, ma non di quella dei biglietti serie Bs, nei casi:

— di assunzione in servizio dell'agente:

— di cambiamento di residenza per collocamento in

aspettativa dell'agente per motivi di salute o per servizio militare;

— di riammissione in servizio dell'agente dopo l'aspettativa per motivi di salute o per servizio militare;

— di cambiamento di residenza per cessazione di servizio (eccettuati i casi di revoca e destituzione) o per morte dell'agente;

c) delle persone di famiglia per recarsi alla residenza dell'agente a convivere stabilmente con lui e a suo carico.

Nel caso di cui alla lettera *c*) la concessione è ammessa alla condizione che, a viaggio compiuto, venga prodotta la documentazione prescritta, in mancanza della quale si dovrà procedere all'addebito a carico dell'agente della differenza tra tariffa intera e quella differenziale *C* relativa al viaggio stesso.

La concessione nei casi di cambiamento di residenza in seguito a cessazione di servizio dell'agente oppure per collocamento in disponibilità o in aspettativa è accordata in quanto il viaggio si compia nel termine di un anno dalla data del relativo provvedimento; così pure i viaggi nel caso di cambiamento di residenza in seguito alla morte dell'agente debbono essere compiuti entro il termine di un anno dalla data del decesso.

Per i viaggi di cui alle precedenti lettere *a*), *b*) e *c*) si deve far uso delle richieste (mod. P 348) di cui al punto 6 lettera *b*) delle sopracitate norme e gli agenti e i congiunti debbono essere muniti delle tessere di riconoscimento di cui ai § 22 e 23 delle Norme per le concessioni di viaggio e di trasporto, in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, numero 1536; le persone di servizio (compresi i parenti-domestici) e le nutrici invece debbono avere la speciale tessera stampata su cartoncino.

Le Amministrazioni che, a mente delle lettere *d*) ed *e*) del punto 3° delle suindicate Norme (allegato *A*) ammettono l'applicazione della concessione speciale *C*, sono attualmente quelle indicate nell'elenco allegato *B*.

Hanno facoltà di provvedere all'emissione dei libretti e delle richieste (mod. P. 348) di cui al punto 6 delle anzidette Norme tutti gli uffici che sono autorizzati al rilascio dei biglietti di servizio e gratuiti.

Per la fornitura dei libretti, delle tessere di riconoscimento a cartoncino per i domestici e le nutrici e delle richieste mod. P-348 (contenute in fascicoli di 100 fogli), gli uffici autorizzati all'emissione debbono rivolgersi al Servizio Personale e Affari Generali - Ufficio I - Sezione 2ª (Biglietti).

I libretti e le tessere di riconoscimento a cartoncino deb-

bono essere registrati separatamente secondo il numero progressivo dagli uffici che le ricevono in consegna.

All'atto della emissione dei libretti dev'essere indicato nel registro di carico, a fianco del numero di ciascun libretto, il numero della tessera in base alla quale esso viene rilasciato, seguito dalle lettere *v* o *n*, secondo che si tratti di tessera di colore verde (carta di libera circolazione) o nero (di pelle o di tela).

Il numero del libretto rilasciato deve poi essere indicato in *inchiostro rosso* nello stato di famiglia dell'agente e precisamente nella casella riservata per le registrazioni dei biglietti serie *C*, in corrispondenza del nome dell'agente medesimo e nella colonna dell'anno in cui e emesso il libretto.

Le persone di famiglia che fruiscono soltanto della concessione speciale *C* e non di quella dei biglietti gratuiti debbono essere inscritte *in inchiostro rosso* nello stato di famiglia dell'agente, in qualunque spazio disponibile del 1°, 2° o 3° gruppo; a fianco al nome di ciascuna persona debbono essere indicati il numero della relativa tessera rilasciata e l'anno di emissione come è prescritto dal § 26 delle Norme per le concessioni di viaggio e di trasporto, in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536.

Per le tessere di riconoscimento a cartoncino, al momento dell'emissione, debbono essere riportati nel registro di carico le indicazioni del cognome, nome e qualifica dell'agente; nello stato di famiglia, in corrispondenza della indicazione relativa alla persona di servizio o alla nutrice, deve essere scritto in inchiostro rosso, nella casella riservata per la registrazione dei biglietti serie *C* e nella colonna dell'anno in cui è emessa la tessera, il numero della medesima.

I libretti e le tessere di riconoscimento debbono essere rilasciati solo dietro richiesta dell'agente.

In caso di erronea compilazione da parte degli uffici emittenti, i libretti e le tessere debbono essere annullati e trasmessi mensilmente con apposita distinta al Servizio Personale e Affari Generali - Ufficio I - Sezione 2ª (Biglietti), scortati da mod. *G*-75, dopo, beninteso, opportuna annotazione nel registro di carico.

L'agente deve essere sottoposto al seguente addebito:

— per ciascun libretto rilasciatogli, l'importo di L. 1:

— per ciascuna tessera di tela marrone, l'importo di L. 1;

— per ciascuna tessera di riconoscimento a cartoncino, l'importo di cent. 20.

Entro il mese successivo a quello di emissione dei libretti e delle tessere suddette, i relativi importi debbono essere trattenuti ai richiedenti sui ruoli di paga a credito del conto 26 *G*, partitario 91.

Le richieste mod. P. 348 vengono rilasciate gratuitamente.

In attesa che siano forniti i libretti, le tessere di riconoscimento a cartoncino e i fascicoli di richieste mod. P. 348, è consentito agli uffici competenti, in via affatto transitoria e in casi di assoluta urgenza, di rilasciare per i viaggi sulle ferrovie e sulle linee di navigazione dello Stato in base alla concessione speciale *C*, alle persone indicate nel punto 1° delle allegate Norme, biglietti serie *C* di sola andata o di andata e ritorno, con la scadenza di due mesi dalla data di emissione. Gli uffici che eventualmente si trovassero sprovvisti di fascicoli biglietti serie *C* potranno rivolgersi ad altri uffici in sede o dello stesso compartimento per avere la quantità di biglietti e relative matrici strettamente necessari.

ALLEGATO A.

Norme per l'applicazione della Concessione speciale C al personale delle ferrovie dello Stato e relative famiglie ammessa col R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3099.

1. *Persone ammesse a fruire della concessione.* — La concessione speciale *C* è accordata al personale in attività di servizio delle ferrovie dello Stato (compreso quello sanitario ausiliario) che si trova nelle condizioni di fruire del trattamento stabilito dall'art. 7, punti 1° e 2° del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, modificato con il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2949.

La concessione è ammessa per le seguenti persone di famiglia *conviventi abitualmente con l'agente e a suo carico*: moglie, figli di età non superiore ai 25 anni, figlie nubili o vedove, genitori, fratelli minorenni, sorelle nubili o vedove, nutrice in accompagnamento di bambino lattante, nonchè una persona di servizio per gli agenti (qualunque sia il loro stato civile) che per la loro qualifica hanno titolo a biglietti gratuiti di 1ª o di 2ª classe.

Sotto la denominazione di figli e figlie s'intendono compresi anche i legittimati, i naturali legalmente riconosciuti e gli adottivi legalmente adottati, nonchè i figliastri minorenni e le figliastre nubili.

Sono considerate persone di servizio soltanto quelle *salariate* che prestano opera manuale, convivono con la famiglia dell'agente (o anche con il solo agente) e prestano servizio continuato.

In via di eccezione possono fruire della concessione i parenti-domestici di cui al 3° comma del § 8 delle Norme per le concessioni di viaggio e di trasporto, in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, anche se conviventi con il solo agente.

2. *Documentazione.* — L'agente deve produrre ogni biennio:

a) per la moglie e i figli, una dichiarazione, sotto la sua responsabilità amministrativa e disciplinare, attestante che le persone stesse sono abitualmente con lui conviventi e a suo carico;

b) per le altre persone di famiglia (esclusi i domestici) ammesse a fruire della concessione, un certificato rilasciato dal Comune di residenza, comprovante che le persone medesime convivono abitualmente con lui e sono a suo carico.

Per le figlie vedove e le sorelle vedove occorre altresì un certificato di nullatenenza.

Non è richiesta la documentazione di cui alla lettera *b*) del presente punto per le sorelle nubili degli agenti celibi o vedovi senza prole, le quali siano già ammesse a fruire del biglietto gratuito come conviventi e a carico degli agenti medesimi.

Per le persone di servizio (compresi i parenti-domestici) occorre la documentazione di cui al § 96 delle anzidette Norme, a meno che tale documentazione non sia già stata prodotta agli effetti della concessione dei biglietti gratuiti.

3. *Estensione della concessione.* — La concessione è ammessa per i viaggi:

a) in servizio interno delle ferrovie dello Stato;

b) in servizio interno delle linee di navigazione dello Stato;

c) in servizio diretto tra le linee ferroviarie e quelle di navigazione dello Stato;

d) in servizio interno delle ferrovie concesse a imprese private, delle tramvie e delle linee di Società di navigazione marittima e lacuale, in quanto la concessione sia contemplata nelle ispettive convenzioni di esercizio:

e) in servizio cumulativo tra le ferrovie dello Stato e le linee ferroviarie, tramviarie e di navigazione di cui alla lettera *d*) con le quali sia ammesso tale servizio.

4. *Prezzi.* — Per i viaggi in base alla concessione speciale *C* si applicano:

— dalle ferrovie dello Stato, i prezzi della tariffa differenziale *C*;

— dalla navigazione di Stato, i prezzi della tariffa delle concessioni speciali sulle linee della navigazione medesima;

— dalle ferrovie concesse a imprese private, tramvie e Società di navigazione, i prezzi ridotti stabiliti da ciascuna Amministrazione.

Tutti i prezzi suddetti vengono integrati dagli aumenti in vigore all'atto del viaggio.

Per i ragazzi valgono le disposizioni stabilite per i viaggi a tariffa ordinaria.

5. *Classe.* — Gli agenti dei primi 12 gradi dei quadri di classificazione allegati al R. decreto 6 dicembre 1923, numero 2651 (e famiglie) possono effettuare i viaggi in qualunque classe; gli agenti dei gradi inferiori (e famiglie) sono esclusi dalla prima classe.

Le persone di servizio e le nutrici debbono viaggiare, di regola, in 3ª classe; quando accompagnano il titolare della concessione o persona della sua famiglia possono prendere posto nel compartimento ove viaggia la persona che accompagnano

6. *Documenti di identificazione e di riduzione.* — Ciascuna persona ammessa a fruire della concessione (esclusi i domestici e le nutrici), anche se non abbia titolo a biglietti gratuiti, deve essere munita di una delle tessere di riconoscimento di cui ai paragrafi 22 e 23 delle norme citate nel punto 1. In appoggio a tali tessere viene rilasciato, a richiesta dell'agente, dell'ufficio che ha in consegna lo stato di famiglia, un libretto composto di una copertina e di cinquanta scontrini, portanti il timbro a secco dell'Amministrazione; lo stesso timbro a secco è impresso sulla copertina.

Il libretto è valevole collettivamente tanto per i viaggi dell'agente quanto per quelli delle persone di famiglia.

Gli scontrini non hanno scadenza.

Gli uffici che rilasciano i libretti debbono completare la parte esterna della relativa copertina con le indicazioni del cognome, nome, qualifica, numero della tessera dell'agente e data di emissione, apponendo altresì il bollo dell'ufficio e il timbro: « *Il Commissario Straodinario* » seguito dal facsimile della sua firma.

Inoltre sulla copertina dei libretti rilasciati ad agenti che, a mente del precedente punto 5, sono esclusi dalla prima classe, deve essere apposto il timbro: « Esclusione dalla prima classe».

Nella parte interna della copertina gli uffici emittenti debbono indicare il cognome, nome, grado di parentela e numero della tessera delle singole persone di famiglia (esclusi i domestici e le nutrici).

Avvenendo cambiamenti nella famiglia dell'agente o cessando per taluno dei componenti il titolo alla concessione, l'agente deve darne partecipazione al superiore immediato, il quale provvederà direttamente alle corrispondenti variazioni sul libretto, autenticandole con la propria firma.

Non può essere rilasciato più di un libretto per volta; esauriti i relativi scontrini, la copertina con le matrici degli scontrini stessi dovrà essere restituita all'ufficio che ha in consegna lo stato di famiglia, il quale provvederà alla rinnovazione.

Per i viaggi delle persone di servizio (compresi i parenti-domestici) e delle nutrici, si deve rilasciare:

a) quale documento di identificazione una speciale tes-

sera di riconoscimento, stampata su cartoncino, la quale è valida per un anno;

b) quale documento di riduzione, per ciascun viaggio individuale o collettivo, una apposita richiesta la quale è valida per due mesi.

Sulla tessera deve essere apposto il timbro: « Il Commissario Straordinario », seguito dal fac-simile della sua firma; le richieste debbono essere firmate dal capo dell'ufficio emittente. I suddetti documenti debbono portare il timbro dell'ufficio medesimo e, quando del caso, anche quello « Esclusione dalla prima classe ».

Le richieste di cui alla lettera *b*) vengono rilasciate anche quando, trovandosi il libretto in corso di utilizzazione da parte dell'agente o di componenti la famiglia, si verificasse nel frattempo la necessità del viaggio di altre persone pure inscritte nel libretto stesso.

In tali casi non occorre rilasciare il documento di identificazione di cui alla lettera *a*), dovendo il viaggiatore esibire la propria tessera personale.

7. *Compilazione e presentazione dei documenti.* — Per fruire della riduzione deve essere presentato alla biglietteria, insieme alla tessera di ciascun viaggiatore, il libretto con lo scontrino e la relativa matrice compilati con tutte le indicazioni prescritte, compresa quella del numero del libretto, oppure la richiesta di cui alla lettera *b*) del precedente punto 6.

8. *Rilascio dei biglietti — Validità — Fermate intermedie.* — Ogni documento (scontrino di libretto o richiesta) vale per ottenere un biglietto di corsa semplice.

I biglietti hanno la validità di venti giorni, scadono alla mezzanotte del ventesimo giorno da quello del rilascio, esso compreso, e danno diritto di fare quattro fermate intermedie, qualunque sia il percorso del viaggio.

La durata delle fermate è vincolata soltanto alla validità del biglietto.

Ciascuna fermata, quando non sia stata chiesta preventivamente a partenza, deve essere autorizzata dalla stazione di fermata, mediante apposito visto sul biglietto, da esibire poi nuovamente all'atto della ripresa del viaggio per l'occorrente vidimazione.

La ripresa del viaggio può aver luogo da una stazione dell'itinerario successiva a quella di fermata, previo avviso a quest'ultima stazione o a quella di ripresa del viaggio, per le debite annotazioni sul biglietto. Nelle località servite da

due o più stazioni la ripresa del viaggio può aver luogo da una qualunque di esse.

Indipendentemente dalle fermate regolamentari, il viaggiatore può fermarsi in una stazione precedente a quella cui è diretto, quando quivi non fermi il treno con il quale viaggia, ma ha l'obbligo di proseguire con il primo treno utile.

9. *Treni utilizzabili.* — I biglietti sono validi per tutti i treni ordinari indicati negli orari ufficiali, ferme le esclusioni e le limitazioni da questi stabilite.

L'occupazione dei posti con letto nelle vetture dei treni ordinari (esclusi quindi quelli di lusso) è riservata ai portatori di biglietti di 1ª classe, verso pagamento delle soprattasse stabilite per i viaggiatori ordinari.

10. *Passaggio alla classe superiore.* — Per il passaggio da una classe ad altra superiore, purchè spettante al viaggiatore, è dovuta la differenza fra i prezzi a tariffa ridotta delle due classi per la distanza per la quale è richiesto il cambio.

I passaggi sono ammessi anche per un solo tratto del viaggio, sia iniziale che intermedio o finale.

11. *Via da percorrere.* — I biglietti si rilasciano per la via chilometricamente più breve. Per i viaggi sulle ferrovie dello Stato possono essere rilasciati anche per una delle deviazioni ammesse, purchè indicata sullo scontrino o sulla richiesta.

Le deviazioni possono essere chieste anche nel corso del viaggio, ma prima di abbandonare l'itinerario della via più breve precedentemente scelta. In tal caso verrà riscosso il prezzo ridotto per il maggiore percorso considerato isolatamente.

12. *Prescrizioni e responsabilità per il rilascio e l'uso dei documenti di riduzione.* — I documenti per fruire della concessione non possono essere rilasciati se non a chi si trova nelle condizioni stabilite per ottenerli.

Nel caso in cui i documenti siano indebitamente rilasciati, il responsabile, senza pregiudizio dell'azione penale, è passibile delle sanzioni disciplinari stabilite dalle disposizioni vigenti, ed è tenuto altresì a risarcire l'Amministrazione delle tasse e penalità dovutele.

L'agente è responsabile, in via amministrativa, della regolarità della domanda e dell'uso dei documenti e dei relativi biglietti, sia da parte propria, sia da parte delle persone di famiglia.

I documenti per fruire della concessione, e così pure i relativi biglietti a prezzo ridotto, non sono trasferibili, non possono essere usati in modo diverso da quello stabilito nè adoperati da persone che non ne abbiano titolo.

13. *Prescrizioni per l'uso dei biglietti di viaggio.* — I biglietti di viaggio debbono essere presentati a richiesta del personale in servizio nelle stazioni e nei treni, insieme alle tessere di riconoscimento (con fotografia o a cartoncino). Nei casi in cui i biglietti siano stati rilasciati in base a scontrini del libretto, deve essere esibito altresì il libretto medesimo.

14. *Irregolarità di viaggio e relative soprattasse.* — Chi è trovato lungo il viaggio in classe superiore a quella del biglietto deve pagare la differenza fra i prezzi *a tariffa intera* delle due classi per il percorso irregolarmente effettuato, più una soprattassa eguale alla differenza stessa.

Chi è trovato lungo il viaggio su linea diversa da quella per la quale il biglietto è valevole deve pagare l'importo a *tariffa intera* per il percorso fatto irregolarmente.

Chi oltrepassa la destinazione del biglietto, avendone dato preavviso al personale del treno, deve pagare l'importo *a tariffa intera* per il percorso ulteriore; oltre questo importo sarà dovuta una soprattassa eguale al medesimo se il detto preavviso non sia stato dato.

Chi è trovato, in partenza, lungo il viaggio, o in arrivo, con il solo biglietto a prezzo ridotto senza i documenti che ne giustifichino il possesso deve pagare, per tutto il percorso indicato sul biglietto, la differenza fra il prezzo a tariffa intera e quello ridotto già pagato, più una soprattassa eguale alla differenza stessa, a meno che possa altrimenti provare di aver titolo alla riduzione.

Chi dichiara falsamente l'età di un ragazzo deve pagare il prezzo dovuto *a tariffa ridotta* in base all'età effettiva del ragazzo e per tutto il percorso del biglietto, più una soprattassa eguale al prezzo stesso.

15. *Abusi e relative penalità.* — Nei casi di documenti o biglietti alterati o falsificati è dovuto il pagamento a tariffa intera *generale* per tutto il percorso, più tre volte l'importo stesso a titolo di penalità.

Nei casi di documenti rilasciati a persone non aventi titolo alla concessione è dovuto il pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa intera *generale* e quello ridotto, per tutto il percorso, più tre volte la differenza stessa a titolo di penalità.

Nei casi di sostituzione di persona e per qualsiasi altro

abuso o tentativo di abuso è dovuto il pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa *intera* e quello ridotto, per tutto il percorso, più tre volte la differenza stessa a titolo di penalità.

Oltre il pagamento delle tasse e penalità suddette e indipendentemente dai provvedimenti giudiziari e dalle misure disciplinari che l'Amministrazione credesse di prendere a carico dell'agente responsabile, il medesimo viene privato, per sè e per la famiglia, del benificio della concessione per un anno.

L'ufficio da cui dipende l'agente provvederà al ritiro del libretto.

16. *Documenti smarriti.* — Nel caso di smarrimento di documenti valevoli per ottenere la riduzione, il titolare deve tosto informare l'ufficio da cui dipende, il quale provvederà il più sollecitamente possibile a che degli smarrimenti stessi sia dato avviso al personale di controlleria e delle stazioni.

ALLEGATO **B.**

Elenco delle ferrovie concesse a imprese private, tramvie e Società di navigazione che ammettono l'applicazione della concessione speciale C.

Denominazione delle Amministrazioni	Tipo della riduzione
Torino-Ciriè-Lanzo-Ceres	Tariffa differenziale C
Santhià-Biella	Id.
Ferrovie Biellesi	Id.
Grignasco-Coggiola	Id.
Bettole di Varese-Luino	Id.
Ghirla-Ponte Tresa	Id.
Monza-Molteno-Oggiono	Id.
Ferrovia Valle Brembana	Id.
Ferrovia Valle Seriana	Id.
Sondrio-Tirano	Id.
Linee della Società Nazionale di ferrovie e tramvie	Id.
Soresina-Soncino	Id.
Rezzato-Vobarno	Id.
Linee della Società Veneta	Id.
Padova-Piazzola-Carmignano	Id.
Ferrovia Calalzo-Dobbiaco	Id.
Id. Imola-Fontanelice	Id.
Id. Reggio Emilia-Ciano d'Ensa di Reggio Em.	Id.
Id. Castelbolognese-Riolo	Id.
Id. Rimini-Mercatino	Id
Id. Ostellato-Porto Garibaldi	Id.
Id. Suzzara-Ferrara	Id
Id. S. Ellero-Saltino	Id.
Id. Massa M.-Follonica Porto	Id.
Id. Orbetello-Porto Santo Stefano	Id.
Id. Montepulciano C. - Montepulciano S.	Id.
Id. Arezzo-Stia	Id.
Id. Metaurense	Id.
Id. Elettrica di Camerino.	Id

Denominazione delle Amministrazioni	Tipo della riduzione
Ferrovia Fermana	Tariffa differenziale C
Id. Centrale Umbra	Id.
Id. Mandela-Subiaco	Id.
Id Civitacastellana - Viterbo	Id.
Id. Vicinali	Id
Id. Elettrica di Chieti	Id.
Id. Sangritana	Id.
Id. Agnone - Pescolanciano	Id.
Id. Napoli-Piedimonte di Alife	Id.
Id. Napoli - Poggiomarino-Sarno	Id
Id. Pugliano staz. Funicolare	Id.
Id. Cancello-Benevento	Id.
Id. Bari-Locorotondo	Id
Id. Salentine	Id.
Id. Calabro-Lucane	Id.
Id. Circumetnea	Id.
Id. Siracusa-Ragusa	Id.
Id. Complementari Sarde	Id.
Società per la Navigazione sul Lago Maggiore	Id.
Società per la Navigazione sul Lago di Como	Id.
Società per la Navigazione sul Lago d'Iseo	Id.
Società per la Navigazione sul Lago di Garda	Id.
Fossano-Mondovì-Villanova	Riduz. del 50% su tariffa ordin.
Ponte Tresa-Luino	Id.
Ferrovie Nord-Milano	Id

Il Commissario Straordinario
TORRE.

SENTENZA

Impiegati civili e militari - Lesioni sofferte in viaggio - Risarcimento dei danni per inabilità temporanea - Giudicato - Successivi danni per inabilità permanente - Pensione privilegiata - Improponibilità della domanda - Decreto-legge 21 ottobre 1915, n. 1558.

Il decreto-legge 21 ottobre 1915 è interpretativo della legge t. u. sulle pensioni civili e militari 21 febbraio 1895, n. 70.
Qualsiasi danno sofferto dagli impiegati civili dello Stato a causa di servizio è riservato integralmente con la pensione privilegiata.
Il giudicato sul diritto al risarcimento dei danni per inabilità temporanea non vale per ritenere dovuti anche i successivi danni per una inabilità permanente, che porti all'esonero dell'imiegato con attribuzione della pensione privilegiata.
E pertanto nel giudizio promosso per ottenere questi successivi danni, ben può dall'Amministrazione eccepirsi, e deve dichiararsi dal Magistrato, l'improponibilità della domanda per essere stati i danni stessi interamente risarciti con la pensione privilegiata.

CASSAZIONE DEL REGNO (Sezioni Unite) — 21 gennaio 1924. — *Pres.* Tempestini — *est.* Simonetti — P. M. Santoro (concl. conf.) Valle Giovanni C. Ferrovie dello Stato.

Attesochè il ricorrente per far respingere l'eccezione di improponibilità della domanda col primo motivo sostiene che erroneamente la sentenza denunciata ritenne che il decreto 21 ottobre 1915 fosse interpretativo della legge 21 febbraio 1895 sulle pensioni privilegiate ed avesse forza retroattiva. Attesochè l'assunto del ricorrente è destituito di fondamento. Il decreto del 1915 è preceduto da una motivazione da cui risulta in modo evidente che esso ha un carat-

tere di interpretazione autentica della precedente legge. Nell'anzidetta motivazione è detto: « Ritenuto che lo stato presente di guerra ha moltiplicato le occasioni per le assegnazioni delle pensioni privilegiate e ciò rende opportuno interpretare autenticamente la portata delle disposizioni del T. U. 21 febbraio 1895, n. 70 e delle norme successive emanate in materia di pensioni privilegiate ».

Siffatta motivazione conferisce al decreto stesso il carattere di interpretazione e la sua conseguente efficacia retroattiva. Invero esso regola tutti i rapporti giuridici contemplati non ancora risoluti anche se ripetano le loro ragioni di essere da fatti anteriori alla sua promulgazione.

Statuisce infatti quel decreto nel suo articolo unico « con le disposizioni contenute nel T. U. 21 febbraio 1895, n. 70 delle leggi sulle pensioni e con le norme successivamente emanate in materia di pensioni privilegiate si intende completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile o militare, che, nello esercizio od in occasione delle sue funzioni, abbia riportato ferite o contratto infermità che lo rendono inabile ad ulteriore servizio, e quelli degli aventi diritto in caso di morte dell'impiegato in servizio o in conseguenza del servizio stesso, qualunque sia stata la causa dell'infortunio ».

Dalla dizione chiarissima di codesta norma legislativa appare manifesto che il decreto disciplina tutti i casi, qualunque sia stata la causa dell'infortunio e non già soltanto quelli che possono avere relazione con la guerra. Questa è stata la ragione determinante dell'interpretazione autentica e non già l'obbietto disciplinato in modo esclusivo.

Il testo legislativo deve essere messo in rapporto con la motivazione di esso che ne enuncia la ragione di essere e dove, ripetesi, è detto che lo stato di guerra aveva moltiplicato le occasioni per le assegnazioni delle pensioni privilegiate: sicchè il moltiplicarsi dei casi determinò il legislatore ad interpretare la norma dell'art. 2 della legge 21 febbraio 1895.

Non può pertanto sorgere dubbio sulla interpretazione data dal decreto 21 ottobre 1915 alla legge del 21 febbraio 1895, statuendo che con questa legge si intese compenetrato nella pensione privilegiata qualsiasi diritto dell'impiegato reso inabile ad ogni ulteriore servizio in conseguenza del servizio stesso. La pensione privilegiata costituisce il massimo risarcimento che lo Stato deve corrispondere ai propri impiegati per infermità che essi avessero contratto o per ferite riportate a causa dell'esercizio delle loro funzioni. Corrisposta la pensione privilegiata lo Stato non è tenuto a

corrispondere ulteriore risarcimento. Con la legge sulle pensioni si sono disciplinati del tutto i rapporti economici interceduti fra lo Stato ed i suoi dipendenti, che hanno la loro origine nell'opera che costoro abbiano prestato nella pubblica amministrazione nelle rispettive qualità e per ragioni del servizio cui sono addetti.

Sicchè qualunque danno da essi risentito a causa del loro servizio, sia per causa diretta, sia anche indiretta del danno stesso, è risarcito integralmente con la pensione stabilita dalla legge a seconda dei casi in misura maggiore o minore. Nè con la pensione assegnata per inabilità al servizio si viene a vulnerare il diritto del funzionario od agente, quando si consideri che normalmente la pensione è concessa in relazione ai limiti di tempo relativi alla durata del servizio ed all'età del dipendente e quella privilegiata si accorda astraendo da tali estremi qualora per causa di servizio derivi l'inabilità a continuarlo, la qual cosa mette in evidenza la sua finalità di compensare il danno in relazione alle conseguenze del fatto dannoso, derivi questo da causa diretta o indiretta di servizio.

Attesochè non ha miglior fondamento ai fini di rendere proponibile la sua domanda quanto sostiene il ricorrente col secondo motivo che la Corte avrebbe dovuto dichiarare che le sentenze del Tribunale e della Corte di Appello di Roma costituivano giudicato sulla risarcibilità dei danni causati dall'infortunio. E' evidente la erroneità della tesi sostenuta dal Valle quando si consideri che le invocate pronuncie costituivano giudicato allo stato che liquidavano i danni derivanti da inabilità temporanea quando il Valli apparteneva ancora all'Amministrazione delle poste, ma non costituivano giudicato per i danni verificatisi in seguito a causa di inabilità permanente. In sostanza le sentenze del Tribunale e della Corte di appello di Roma non hanno pregiudicato il diritto del Valle a conseguire il risarcimento di ultèriori danni, ma nulla hanno statuito di essi, sui quali pertanto non si è mai venuto a formare giudicato di sorta.

Attesochè del pari senza fondamento col terzo motivo il ricorrente sostiene che se anche il predetto Decreto avesse forza retroattiva questo non poteva avere efficacia su rapporti giuridici perfetti.

E' pur vero che il giudicato irretrattabile non può avere effetto retroattivo come legge interpretativa in quanto si tratta di un fatto esaurito prima dell'interpretazione autentica, ma non è men vero che nella specie le predette sentenze del Tribunale e della Corte di Appello di Roma, come già si è rilevato, costituiscono giudicati allo stato, e però

non hanno dato vita ad un negozio giuridico perfetto; quelle sentenze non regolarono le ultime conseguenze giuridiche dell'infortunio ed il Valle fu collocato a riposo per inabilità permanente e venne a lui corrisposta la pensione privilegiata. E però al Valle non può competere ulteriore indennizzo in quanto il provvedimento di quiescenza derivò dal riconoscimento di essere stata la sua malattia la conseguenza del sinistro da lui sofferto a cagione del servizio che egli prestava come messaggero postale. Onde è che deve avere efficacia la disposizione di legge la quale determina che in tal caso la pensione privilegiata compensa il pensionato di ogni danno sofferto. E' una situazione di fatto avvenuta posteriormente alle predette sentenze del Tribunale e della Corte di Appello di Roma in virtù delle quali non si venne a costituire un rapporto giuridico perfetto. Devesi pertanto respingere il ricorso e condannare il ricorrente nelle spese ed onorari del presente giudizio e nella perdita del deposito.

Per questi motivi, rigetta ecc. ecc..

Anno XVII - N. 18 **1° Maggio 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(7985) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

R. DECRETO-LEGGE 23 *marzo* 1924, *n.* 498, *contenente semplificazioni nel sistema delle integrazioni delle pensioni nel personale delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge coll'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369;
Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2054;
Visto il R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;
Visto il R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590;
Visto il R. decreto 31 luglio 1919, n. 1304; la legge 26 dicembre 1920, n. 1827 e il R. decreto-legge 29 dicembre 1921 n. 1964;
Visto il R. decreto 21 novembre 1923, n. 2477;
Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art 1.

A decorrere dall'esercizio 1923-1924 sono abrogati gli articoli 17 e 18 del R. decreto-legge 27 novembre 1919. n. 2373 convertito in legge coll'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369, il R. decreto 10 settembre 1923. n. 2054, nonchè l'art. 11 del R. decreto 7 dicembre 1923, n 2590.

A partire da detto esercizio al pagamento delle pensioni e dei sussidi del fondo pensioni si farà fronte annualmente cogli interessi del patrimonio, colle ritenute degli agenti in servizio e con un contributo dell'Amministrazione pari alla differenza fra l'importo a pagarsi e la somma dei detti interessi e ritenute. Di più, per la integrazione del patri-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 aprile 1924, n. 96.

monio l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato verserà al fondo la somma annua di quaranta milioni.

Al principio di ciascun anno finanziario sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio ferroviario l'anticipazione occorrente per il pagamento del contributo e della quota di integrazione previsti per l'anno salvo regolazione definitiva alla chiusura del bilancio, in base al consuntivo.

Art. 2.

Per effetto del nuovo sistema di integrazione, dall'esercizio 1923-1924 cessa il versamento delle annualità in corso di pagamento per le integrazioni in capitale relative agli esoneri effettuati negli esercizi 1919-1920, 1920-1921, 1921-1922, 1922-1923, e non dovrà altrimenti effettuarsi il versamento delle analoghe annualità per gli esercizi 1923-1924 e successivi.

Art. 3.

Le integrazioni nella forma dell'art. 1 avranno la durata di tanti esercizi quanti ne occorreranno per portare il patrimonio a una misura tale che successivamente al pagamento delle pensioni e sussidi possa farsi fronte cogli interessi del patrimonio, coi versamenti degli agenti e con un contributo dell'Amministrazione pari a 52/100 dell'importo totale delle pensioni e dei sussidi.

Raggiunto tale risultato, cesserà il versamento dell'annualità di quaranta milioni a titolo di integrazione e il contributo annuo dell'Amministrazione si ridurrà alla differenza fra l'importo da pagarsi e la somma delle ritenute degli agenti e degli interessi del patrimonio.

Art. 4.

In aggiunta a quanto riguarda l'integrazione delle pensioni e dei sussidi, sono a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato le indennità di caro viveri di cui al R. decreto 31 luglio 1919, n. 1304, alla legge 26 dicembre 1920, n. 1827, al R. decreto-legge 29 dicembre 1921, n. 1694, e gli aumenti di pensione ai vecchi pensionati di cui al R. decreto 21 novembre 1923, n. 2477.

Art. 5.

Il bilancio tecnico del fondo pensioni, di cui all'art. 19 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, invece di essere

formato ogni cinque anni, sarà formato dopo decorsi dieci anni dal 1° gennaio 1924 e successivamente ogni dieci anni.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito il legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 marzo 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 23 *marzo* 1924, *n*. 499, *concernente la corresponsione di assegni per malattia al personale delle Ferrovie dello Stato a mezzo dell'Opera di previdenza per il personale stesso* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 19 giugno 1913, n. 641;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, numero 1197;

Vista la legge 7 aprile 1921, n. 370;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3157;

Visto il regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Vista la legge 7 aprile 1921, n. 368;

Visto il R. decreto 8 febbraio 1923, n. 319;

Visto il R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3082;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 aprile 1924, n. 97.

Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° marzo 1924, agli scopi già spettanti all'Opera di previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato, viene aggiunto quello di provvedere, per gli agenti che siano iscritti all'Opera stessa, alla corresponsione di assegni giornalieri durante le lunghe malattie, come al seguente art. 2.

Art. 2.

Nei casi di assenza per malattia accertata dai sanitari dell'Amministrazione la cui durata sia maggiore di quindici giorni, a decorrere dal 16° giorno di malattia e fino a quando sarà corrisposto in tutto o in parte lo stipendio o la paga, l'Opera di previdenza corrisponderà all'agente un assegno giornaliero inteso a compensarlo della perdita delle competenze accessorie che dipendono dalla effettiva presenza in servizio.

Detto assegno sarà valutato come segue:

a) per gli agenti considerati nella tabella dell'art. 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie allegato al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, e nella tabella dell'art. 4 del decreto 31 dicembre 1923, n. 3082, l'assegno sarà pari al premio d'interessamento, nella misura stabilita nelle colonne *A*, di entrambi i prospetti per le singole qualifiche degli agenti;

b) per le qualifiche considerate nelle suddette tabelle, ma per le quali non siano previsti premi secondo la colonna *A*, l'assegno di malattia, limitatamente a quegli agenti che singolarmente percepiscano il premio d'interessamento nella misura della colonna *B* o superiore, sarà corrisposto nella misura stabilita dalla colonna *B* per la rispettiva qualifica;

c) per gli agenti non considerati nelle tabelle di cui sopra, cioè per il personale di macchina e dei treni, l'assegno sarà corrisposto nelle misure seguenti:

Macchinista	L. 8.—
Macchinista T. M.	» 6.—
Fuochista	» 6.—
Assistente T. E.	» 6.—
Controllore viaggiante principale	» 8.—
Controllore viaggiante 1ª classe	» 7.50
Controllore viaggiante 2ª classe	» 7.—
Controllore viaggiante 3ª classe	» 6.50
Conduttore capo	» 6.—
Conduttore principale	» 5.50
Conduttore	» 5.—
Frenatore	» 4.50
Manovale addetto in via permanente alle squadre trasbordatrici	» 4.50

d) per gli agenti che al momento in cui cadono malati si trovino a lavorare col premio di maggior produzione, l'assegno sarà corrisposto in misura pari al premio di interessamento relativo alla qualifica, secondo la colonna *A* delle ripetute tabelle.

Gli agenti incaricati in via permanente delle funzioni di un grado superiore avranno l'assegno di malattia corrispondente al grado di cui disimpegnano le funzioni. I supplementi trimestrali dei premi d'interessamento non saranno computati nella determinazione degli assegni di malattia.

Art. 3.

L'assegno di malattia sarà corrisposto per tutte le giornate di assenza successive alla quindicesima e cioè anche per quelle in cui l'agente, se fosse in servizio, non percepirebbe il premio d'interessamento e le competenze accessorie.

Esso sarà corrisposto integralmente anche quando, superati i limiti di assenza, di cui al R. decreto 8 febbraio 1923, n. 319, lo stipendio o la paga siano mantenuti in misura ridotta.

Quando la malattia sopraggiunga mentre l'agente sta scontando un periodo di riduzione o di sospensione del premio di interessamento, l'assegno di malattia sarà computato come se la riduzione o sospensione del premio non avessero luogo. Il periodo di riduzione o sospensione del permio si considererà interrotto per la durata dell'assenza per malattia, per essere ripreso e completato al termine di questa.

Art. 4.

Quando a giudizio dei sanitari dell'Amministrazione, si tratti della ricaduta di una malattia precedente, avvenuta non oltre dieci giorni dalla ripresa del servizio, la durata del primo e del secondo periodo della malattia sono cumulati insieme e restano esclusi dall'assegno soltanto i primi quindici giorni del complesso dei due periodi.

Sono escluse dall'assegno, per tutta la loro durata, le malattie che i sanitari dell'Amministrazione dichiarino dovute a colpa o sregolatezza o che risultino occasionate da ferite o lesioni riportate in rissa o da prestazioni di lavoro estraneo al servizio dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 5.

L'assegno di malattia non sarà corrisposto durante i periodi di aspettativa, neppure se si tratti di aspettativa per motivi di salute.

Art. 6.

Nei casi di infortunio l'assegno di malattia sarà corrisposto come per i casi di malattia comune, e cesserà pertanto quando cesserà la corresponsione totale o parziale dello stipendio e subentrerà l'indenntià di legge per inabilità temporanea.

Art. 7.

Per far fronte al nuovo onere addossato all'Opera di previdenza, gli agenti che vi sono iscritti saranno assoggettati, a decorrere dal 1° marzo 1924, a una ritenuta speciale a favore dell'Opera stessa, che per ogni mese sarà pari a due decimi di una giornata di assegno di malattia, valutata come al precedente articolo 2.

Per le qualifiche di cui al comma *b*) dell'articolo 2 la ritenuta sarà praticata unicamente per gli agenti che abbiano il premio, e in tal caso sarà computata, conformemente all'assegno, come se il premio fosse quello della colonna *B* della tabella citata.

Detta ritenuta sarà sempre praticata integralmente per tutti i mesi in cui abbia luogo la corresponsione totale o parziale dello stipendio; quindi anche durante i periodi di malattia, e tanto per la parte di essi senza corresponsione dell'assegno, quanto per la parte con corresponsione dell'assegno.

Art. 8.

Per i casi di malattia già in corso al 1° marzo 1924 e che si prolunghino oltre il 15 marzo, l'assegno di malattia sarà corrisposto a partire dal 16 marzo 1924.

Art. 9.

La gestione delle entrate e delle spese relative allo speciale servizio considerato nel presente decreto sarà tenuta distinta da quella relativa agli altri servizi dell'Opera di previdenza. La misura delle ritenute di cui all'art. 7 e la durata del periodo iniziale di malattia escluso dalla corresponsione dell'assegno saranno soggette a revisione di anno in anno, secondo i risultati della particolare gestione.

Le eventuali variazioni saranno deliberate dal Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Art. 10.

In relazione alle variazioni che, prima colla legge 7 aprile 1921, n. 368, e poi col R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, vennero introdotte nei gradi delle diverse qualifiche del personale, resta stabilito che per i casi di cessazione dal servizio dal 1° marzo 1924 in poi i sussidi agli orfani e gli assegni alimentari a congiunti, di cui all'art. 2 della legge 19 giugno 1913, n. 641, modificato col decreto-legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197, colla legge 7 aprile 1921, n. 370, e col decreto 31 dicembre 1923, n. 3157, saranno corrisposti nell'una e nell'altra delle misure fissate nell'articolo medesimo, secondochè, la qualifica dell'agente rientri nei primi undici gradi oppure nei gradi inferiori delle tabelle annesse al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651.

Art. 11.

Le norme di applicazione del presente decreto, in quanto siano necessarie, saranno emanate dal Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Art. 12.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 marzo 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 23 *marzo* 1924, *n.* 545, *contenente modificazioni al R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2412 e disposizioni varie in materia di case popolari* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto il R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318, che approva il testo unico della legge per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Veduto il R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2412, che reca provvedimenti circa i compiti della Commissione di vigilanza sull'edilizia popolare e l'esecutorietà delle sue decisioni ed altre norme in materia di abitazioni.

Veduto il R. decreto 2 dicembre 1923, n. 2654, che trasferisce alla competenza del Ministero dei lavori pubblici tutti i poteri attribuiti a quelli dell'economia nazionale dal precitato R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2412,

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con il Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro per l'interno e coi Ministri per le finanze e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* de' 29 aprile 1924 n. 101.

Art. 1.

L'art. 18 del R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2412, alle parole « ..... cedere definitivamente il loro diritto, e procedere all'affitto totale o parziale della casa o dell'appartamento..... », è rettificato nel modo seguente: « ..... cedere definitivamente il loro diritto o procedere all'affitto totale o parziale della casa o dell'appartamento ».

Art. 2.

L'art. 24 del R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2412, alle parole « ..... agli articoli 17 e 18 del presente decreto », è rettificato nel modo seguente: « ..... agli articoli 16 e 17 del presente decreto ».

Art. 3

La disposizione di cui all'art. 22 del R. decreto 7 ottobre 1923, n. 2412, è estesa all'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato in Roma.

Art. 4.

Il termine del 30 giugno 1924 entro il quale, a norma del 1° comma dell'art. 30 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, le case debbono essere costruite per godere del contributo dello Stato al pagamento di una parte degli interessi, è prorogato al 30 giugno 1925.

Art. 5.

I soci di cooperative edilizie finanziate dallo Stato o dell'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato in Roma, i quali, in seguito a provvedimenti organici di riforma amministrativa, siano passati alla dipendenza delle Amministrazioni comunali e provinciali, conservano il diritto alla assegnazione degli alloggi dei quali alla data del passaggio stesso fossero regolarmente prenotatari o assegnatari con la conseguente concessione del mutuo edilizio individuale.

Le Amministrazioni comunali e provinciali, alla cui dipendenza si trovino i soci predetti, sono obbligate, dietro semplice richiesta della Cassa dei depositi e prestiti, ad eseguire sugli stipendi o sulle pensioni dei soci stessi le ritenute previste dall'art. 15 del R. decreto 7 ottobre 1923, numero 2412.

2

Art. 6.

Qualora da parte di cooperative edilizie tra impiegati dello Stato siasi proceduto alla costruzione di più fabbricati, il cui fabbisogno, in seguito ad ampliamento del programma costruttivo o per effetto di simultaneo inizio delle costruzioni e della conseguente maggiore spesa occorsa, non trovi copertura nei mutui concessi alle cooperative stesse dalla Cassa dei depositi e prestiti e per l'ultimazione dei quali si rendano perciò necessari ancora cospicui finanziamenti da parte della Cassa stessa, potrà, con provvedimento insindacabile dei Ministri per le finanze e per i lavori pubblici, disporsi la devoluzione di uno o più dei fabbricati predetti a favore dell'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato in Roma, oppure a favore di istituti autonomi per case popolari.

In tal caso resterà salvo il diritto dei soci delle cooperative predette all'assegnazione in affitto, secondo i rispettivi ordini di prenotazione, degli appartamenti compresi nei fabbricati come sopra devoluti, con assoluta preferenza rispetto ad ogni altro ordine di prenotazione stabilito per i soci degli istituti cessionari.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 marzo 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

COMUNICATI

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che, con deliberazione in data 8 febbraio 1924 di S. E. il Commissario straordinario, il manovale in prova COLELLI Mario (227097) è stato licenziato, in applicazione degli articoli 186 e 197 del Regolamento medesimo, perchè colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 5 agosto 1923.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che S. E. il Commissario straordinario, con deliberazione in data 11 febbraio 1924, ha dichiarato d'ufficio dimissionario dalla data stessa, in applicazione dell'art. 165 punto 3° del precitato Regolamento, il frenatore CABRINI Aldo (202453) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 3 febbraio 1923.

Ordine di servizio N. 54.

Estensione di servizio nella fermata di Camposanto esercitata col regime di assuntoria.

Dal 1° maggio 1924, la fermata di Camposanto della linea Bologna-Verona esercitata col regime di assuntoria e abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed al servizio merci grande e piccola velocità per trasporti senza limiti di peso composti di colli non eccedenti il peso di Kg. 100 cadauno, viene ammessa invece, per quanto riguarda il servizio merci a grande e piccola velocità, ai trasporti di peso fino a Kg. 1000, composti di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 17 della parte 1ª del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazione della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) di contro al nome della fermata di Camposanto dovrà sostituirsi nelle colonne 8 e 10 il richiamo (2) con il richiamo (12).

In calce alla pagina stessa, si dovrà riportare la seguente nota:

(12) Limitatamente ai trasporti di peso sino a Kg. 1000, composti di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Sentenza

Opere ferroviarie - Danni - Forza maggiore - Irrisarcibilità.

La dichiarazione, fatta dall'attore nella citazione ed impugnata dalla convenuta, che il danno lamentato debba attribuirsi alla insufficienza dell'opera pubblica, non ha alcuna efficacia probatoria a favore di colui che l'ha resa, epperò deve ritenersi non motivata la sentenza che su quella semplice assertiva ha creduto di escludere il concorso della forza maggiore.

Perchè il danno che si attribuisce all'opera pubblica sia indennizzabile, bisogna che risulti come conseguenza diretta di questa, senza l'intervento di altre cause estranee alla medesima, che interrompono ogni nesso etiologico tra l'opera e il danno, esonerando l'Amministrazione da qualsiasi responsabilità (1).

CASSAZIONE ROMA (Sezioni Unite) sentenza 15 marzo 1924 (*Pres.* D'Amelio - *Est.* Petrone - *P. M.* Appiani concl. difformi). — Ferrovie dello Stato, contro Puccio Gioacchino, resistente.

IN DIRITTO.

Osserva che la Corte d'appello ha ritenuto « che il caso di forza maggiore a cui faceva richiamo l'Amministrazione delle Ferrovie per esimersi dall'emenda dei danni fosse da escludersi sol perchè con l'atto costitutivo del giudizio si era dal Puccio dedotto che l'acqua piovana aveva invasi i fondi e la casa colonica di lui fino a raggiungere l'altezza di un metro e centimetri cinquanta a causa della insufficienza delle opere costruite dalla predetta Amministrazione ».

(1) Vedi Boll. 1923, IV, pag. 141 con richiami.

Questa parte della sentenza s'investe sotto un doppio profilo.

L'uno per avere ritenuto che la dichiarazione fatta dal Puccio nell'atto di citazione avesse valore di prova a favore di colui che la dichiarazione aveva resa; l'altra per avere esclusa la esistenza dell'evento di forza maggiore nel caso concreto senza adeguata motivazione che giustificasse il giudizio pronunciato.

Ambedue le censure sono fondate.

Che la dichiarazione della parte così giudiziale che stragiudiziale abbia efficacia probatoria contro colui che l'ha resa, ma non a favore del medesimo, è principio inconcusso di diritto, che non ha bisogno di ulteriore dimostrazione.

Il lamentato difetto di motivazione poi appare manifesto sol che si consideri che la difesa dell'Amministrazione delle Ferrovie aveva dedotto:

a) che lo stesso attore aveva ammesso avere le forti piogge cadute nella notte dal 13 al 14 ottobre 1918 allagati completamente i suoi fondi rustici ed essere penetrate nella casa colonica fino all'altezza di m. 1,50 asportando il pavimento, i mobili e le masserizie;

b) che secondo i dati dell'ufficio di meteorologia acquisiti agli atti in quella notte si erano riversati nella contrada Carbone ove erano i terreni e la casa colonica del Puccio circa 90 mm. d'acqua e cioè una quantità più che tripla, quadrupla di quella che negli anni precedenti era caduta nell'intero mese di ottobre;

c) e che si trattava di una piena assolutamente eccezionale, la quale non aveva danneggiato i soli immobili del Puccio, ma apportato gravissimi danni a tutto il vasto territorio colpito dal nubifragio e finanche alle opere murarie della strada provinciale Castrovillari-Sciacca costruite da oltre trent'anni fra cui il ponte Castrovillari fra Sciacca e Ribera.

La Corte di appello avrebbe dovuto vagliare le summentovate deduzioni, le ragioni addotte a loro giustificazione e i documenti, posti a base delle medesime, e soltanto dopo un ponderato esame avrebbe dovuto emettere la sua decisione indicando i motivi per i quali riteneva che dalla eseguita disamina non risultasse giustificata la sussistenza dell'evento di forza maggiore.

Il Puccio non ha fatto parola di danni derivati ai suoi fondi in epoca anteriore all'ottobre 1918 ed ha limitato la sua domanda ai soli danni a lui provenienti dalle forti piogge avvenute nella suddetta epoca.

E perciò la questione fondamentale e assorbente della causa era che i danni fossero stati effettivamente prodotti da un caso di forza maggiore, il quale rompendo ogni nesso di causalità tra essi e l'opera pubblica avesse esonerato l'Amministrazione delle Ferrovie da qualsiasi responsabilità.

Essendo la Corte di merito, nel risolvere la questione, caduta nel suindicato errore di diritto e nel succennato vizio di omessa motivazione, deve farsi luogo alla cassazione della sentenza denunciata e rinviarsi la causa ad altro giudice per nuovo esame.

Anno XVII - N. 20 **15 Maggio 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

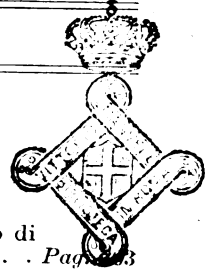
PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(8254) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

DECRETO MINISTERIALE *del 1° marzo 1924 circa il trasporto sulle ferrovie dello Stato di cereali* (1).

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Visto il R. decreto 28 luglio 1921, n. 1064;
Sulla proposta del Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

La riduzione dell'aumento dal 200 al 100 % per i trasporti di cereali e loro farine percorrenti o paganti per almeno 500 chilometri, di cui al R. decreto 28 luglio 1921, n. 1064, è abolita.

Art. 2.

Il provvedimento entrerà in vigore 15 giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Art. 3.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 1° marzo 1924.

Il Ministro per i lavori pubblici: CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze: DE' STEFANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 7 maggio 1924, n. 108.

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 17-1924, parte II, pag. 185, dove è detto:

Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza di Reggio Emilia

leggasi:

Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza;
Ferrovia di Reggio Emilia.

COMUNICATI

Agenti licenziati e destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà.

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
CANONICO Alfredo (171994)	Manovale	Condannato a sei mesi di reclusione per correità in furto di una borsetta e di una una collana di oro e di brillanti, commesso in Ancona il 16 settembre 1923 sul treno 151. (Sentenza 7 novembre 1923 del Tribunale di Ancona).
LASAGNA Carlo (121474)	Manovratore	Condannato a due anni di reclusione per furto di piombo, commesso in Milano il 31 agosto 1918 a danno delle ferrovie dello Stato. (Sentenza 6 ottobre 1921 del Tribunale di Milano).
RISSONE Luigi (176488)	Operaio	Condannato a due mesi di reclusione per furto di un pezzo di lamiera in danno dell'Amministrazione. (Sentenza 13 novembre 1923 del Tribunale di Torino).
FERRERO Giovanni (178648)	Manovale	Condannato ad anni due e mesi undici di reclusione, per correità in furto continuato più volte qualificato di oggetti di vestiario sottratti dal Magazzino militare di Savona dalla fine di aprile al luglio 1920. (Sentenza 7 dicembre 1923 della Corte di Assise di Savona).
GENTILE Carmelo (119873)	Id.	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di vino marsala sottratto il 20 gennaio 1924 da un fusto giacente allo scalo di Messina. (Sentenza 12 luglio 1922 della Corte d'Appello di Messina)

COGNOME, NOME e matricola	Qualità	Motivo della condanna
PREVIGNANO Vittorio (165917)	Manovale	Condannato ad otto mesi di reclusione per tentato furto con scasso, commesso in danno delle Ferrovie dello Stato in Torino la notte del 10 settembre 1922. (Sentenza 6 aprile 1923 della Corte di Appello di Torino).
GRISOLI Aldo (144466)	Deviatore	Condannato a sei mesi di reclusione per correità in furto di 62 lenzuola, commesso in Bologna il 17 giugno 1922. (Sentenza 26 aprile 1923 del Tribunale di Bologna).
DI PIETRO Giov. (177113)	Manovale	Condannato a cinque anni di reclusione per furto di pelli ed altro, commesso in Napoli il 16 febbraio 1921 in danno della Ferrovia. (Sentenza 27 aprile 1923 della Corte d'Appello di Napoli).
FAMÀ Natale (10767)	Fuochista	Condannato ad anni uno e mesi nove di reclusione ed alla multa di lire 700 per ricettazione e smercio di filati, tele, stoffe ed altro, compendio di furti, commessi in stazione di Catania durante gli anni 1920 e 1921. (Sentenza 8 dicembre 1923 della Corte d'Appello di Catania).

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale si rende noto che, il Comitato d'Esercizio di Genova in data 19 febbraio 1924 ha deliberato il licenziamento del Commesso in prova *Rossi Argante* (230510) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 3 novembre 1923.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto, che con provvedimento in data 29 marzo 1924 di S. E., il Commissario Straordinario, il Manovale in prova Massanti Giuseppe (182915) è stato licenziato in base agli art. 186-*c*) e 197 del Regolamento medesimo perchè « colpevole di assenza arbitraria dal servizio per oltre dieci giorni, dal 9 gennaio 1924 ».

Ordine di servizio N. 60.

Cambiamento di nome della stazione di Montecalvo-Buonalbergo.

La stazione di Montecalvo-Buonalbergo, della linea Foggia-Napoli, ha assunto dal giorno 10 marzo 1924 la nuova denominazione di Montecalvo-Buonalbergo-Casalbore.

Di conseguenza, nella parte prima e seconda del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 61.

Cambiamento di nome della stazione di Granaro o.

La stazione di Granarolo della linea Russi-Faenza ha assunto dal giorno 28 febbraio 1924 la nuova denominazione di Granarolo Faentino.

Di conseguenza nella parte 1ª e 2ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato, nella preparazione generale all'orario generale di servizio », nei prontuari manoscritti delle distanze, ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 62.

Estensione di servizio nella stazione di Filattiera.

A partire dal 15 maggio 1924 il servizio merci a P. V. alla stazione di Filattiera, della linea Parma-Spezia, è stato esteso ai trasporti di peso non superiore ai kg. 1000 composti di colli non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di ciò, a pag. 27 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), di fronte al nome della stazione di Filattiera, si dovrà, nella colonna 10, sostituire il richiamo « (4) » con quello « (14 »).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 63.

Apertura all'esercizio della fermata di Donna.

Col giorno 24 marzo 1924 sulla linea Alessandria-Genova è stata aperta all'esercizio la fermata di « Donna » al chilometro 103+086 fra le stazioni di Frugarolo Boscomarengo e Novi Ligure, dalle quali dista rispettivamente km. 3.478 e km. 8.596.

La detta fermata, limitatamente ai giorni di lunedì pei treni 1040 e 5301, di giovedì pei treni 1041 ed 8, è ammessa al servizio viaggiatori e provvede per quelli in partenza, dandone avviso al personale viaggiante, che li regolarizza senza esigere l'importo del diritto fisso di cui all'art. 29 delle tariffe.

La fermata è provvista di segnali di protezione, di telegrafo e di telefono ed è situata su di un tratto di linea con pendenza del 6% verso Frugarolo.

La eventuale protezione dei treni, quando oltrepassassero la durata della loro sosta d'orario, è fatta a cura del personale del treno.

Il personale di scorta ai treni non muniti di freno continuo, deve chiudere i freni di sua iniziativa, tostochè il treno sia completamente fermo, mantenendoli serrati fino a che il macchinista non abbia dato il fischio di partenza.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914), nella parte II tabelle polimetriche del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922 ed edizione agosto 1923 e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *A*.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 63-1924.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 10 fra i nomi di Domodossola e Donnafugata si dovrà inserire:

Donna LV. /G/62/

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 25 fra i nomi di Domodossola e Donnafugata si dovrà inserire:

Donna	Alessandria--Genova	Genova 2° Novi Lig.	Alessandria	V(12)/—/ -/ - / /- / -/S

In calce alla pagina stessa si dovrà trascrivere la seguente nota:

(12) I biglietti vengono rilasciati in treno dal personale di controlleria

Nella parte II — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto (edizione 1 marzo 1922 ed edizione agosto 1923) si dovrà alla pag. 11, tabella (32) Torino-Alessandria-Genova (Via Novi Lig.), trascrivere fra i nomi di Frugarolo Boscomarengo e Novi Ligure, il nome di Donna con le distanze di cui all'allegato *B* — all'indice alfabetico, nella sede opportuna, inserire:

Donna /32/

Infine all'interno dei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà inserire fra i nomi di Frugarolo Boscomarengo e Novi Ligure quello di « Donna » e di contro si dovrà esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Torino-Alessandria-Genova la distanza sarà da rilevarsi dalla tabella polimetrica (32) di cui alla parte II del Prontuario generale già modificata come sopra è detto. Per tutti gli altri prontuari la distanza dovrà invece essere formata aggiungendo km. 4 a quella indicata per Frugarolo-Boscomarengo e km. 9 a quella indicata per Novi Ligure e scegliendo poi la più breve. Fanno eccezione i prontuari delle stazioni di Trasta Fegino e Cornigliano Campi, nei quali la distanza per Donna deve essere rispettivamente indicata in km. 56-57 e 58.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 63-1924.*

Distanze chilometriche della fermata di DONNA alle seguenti stazioni, fermate e case cantoniere della linea Torino-Alessandria-Genova (via Novi Ligure).

Località		Km.
Torino P. N.	Km.	104
Torino smistamento	»	100
Moncalieri	»	96
Testona	»	93
Trofarello	»	91
Cambiano Santena	»	87
Pessione	»	82
Villanova d'Asti	»	73
Villafranca d'Asti	»	63
Baldichieri Tigliole	»	59
S. Damiano d'Asti	»	55
Asti	»	48
Annone	»	38
Rocchetta Tanaro	»	35
Cerro	»	35
Masio	»	31
Felizzano	»	28
Solero	»	22
Alessandria	»	14
Frugarolo Boscomarengo	»	4
Novi Ligure	»	9
Serravalle Scrivia	»	16
Arquata Scrivia	»	21
Rigoroso	Km.	23
Pietrabissara	»	26
Isola del Cantone	»	31
Ronco	»	35
Mignanego	»	44
S. Quirico	»	51
Borgo Fornari	»	38
Busalla	»	40
Piano orizzontale dei Giovi	»	46
Pontedecimo	»	50
Bolzaneto	»	54
Rivarolo Ligure e Rivarolo Ligure Docks	»	57
Sampierdarena	»	60
Genova Piazza Principe e Genova Piazza Dinegro	»	63
Genova Piazza Caricamento	»	63
S. Limbania	»	63
S. Benigno Calate	»	63
Sampierdarena 1ª e 2ª fermata	»	63

Ordine di servizio N. 64.

Variazioni al Testo della nomenclatura dei conti dell'esercizio 1922-23.

(Vedi ordini di servizio nn. 86, 177 e 181-1921; n. 31-1922; nn. 2, 36, 80, 95 e 162-1923; n. 44-1924).

Pag. 26. — Con effetto dal maggio 1924, viene istituito il seguente conto: 78-*bis* - Ritenute al personale per assegni giornalieri di malattia col numero 219-*bis* di partitario e con l'annotazione: *Comprende le ritenute di cui il R. decreto-legge* 23 *marzo* 1924, *n.* 499.

Pag. 53. — L'attuale annotazione posta di contro al partitario 634 viene così modificata: G) *Art.* 3-4 *e* 5 del *R. decreto* 21 *ottobre* 1923, *n.* 2580.

Pag. 67. — Con effetto dal maggio 1924, viene istituito il seguente conto: 117-*bis* - Assegni giornalieri di malattia, con numero 832-*bis* di partitario e con l'annotazione: *Comprende gli assegni pagati in base al R. decreto-legge* 23 *marzo* 1924, *n.* 499.

Circolare N. 25.

Concessione ai commessi addetti permanentemente al servizio movimento del vestiario-uniforme previsto per i sotto-capi stazione.

Si porta a conoscenza del personale interessato che ai commessi, addetti permanentemente al movimento, i quali, per le mansioni vengono a trovarsi a continuo e diretto contatto col pubblico, è concessa la facoltà di prelevare il quantitativo di stoffa occorrente per la confezione del vestiario-uniforme prescritto per i sottocapi stazione e conseguentemente, viene loro corrisposta l'indennità prevista dalla tabella *B* del Regolamento sul vestiario-uniforme.

Agli stessi agenti è data anche facoltà di prelevare gli orologi da tasca, di cui all'art. 22 del detto Regolamento.

Circolare N. 26.

15ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel Parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922, si rende noto alle stazioni della rete e agli uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 che detto Elenco è da aggiornarsi al 31 marzo 1924 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE proprietarie	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
CARLI (Fratelli)	*Oneglia*	931200	931499
"CAVINO", Soc. Anon. Commercio presso la Ditta J. Mesmer	*Genova* - Via Carlo Alberto, n. 3, int. 10	906200	906499
MORANDINI Maurizio	*Malegno* - Via Lanico, 4	920200	920499
ODINO G. & C. Soc. An.	*Genova* - Via S. Sebastiano, 6	998200	998499

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

Officine Metallurgiche e Meccaniche di Tortona - Torino.

Alla pagina 21 aggiungere i seguenti numeri di servizio riservati alla « Nafta » - Società Italiana Petrolio ed Affini Genova: dal 935000 al 935999 e a pagina 34, sul rigo in corrispondenza di detti numeri, scrivere la ragione sociale della Ditta citata.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Parte II — N. 20 - 15 maggio 1924.

Circolare N. 27.

Elenco alfabetico delle stazioni e degli scali delle amministrazioni ammesse al servizio cumulativo con la rete dello Stato.

In conseguenza dell'ammissione al servizio cumulativo della linea Piazzola-Carmignano del Brenta (Ordine di servizio n. 152/1923) e del recesso dal Controllo Comune della ferrovia Mandela-Subiaco (Ordine di servizio n. 14/1924), dovranno essere apportate le seguenti aggiunte e modificazioni all'*Elenco alfabetico delle stazioni e degli scali delle ferrovie concesse, delle tramvie, dei laghi e delle linee di navigazione marittima ammesse al servizio cumulativo per i trasporti delle cose* », distribuito dal Controllo merci cumulativo italiano di Firenze:

Pagina 3 n. 11 - Ferrovia Padova-Piazzola:

aggiungere: Linee Padova-Piazzola e Piazzola-Carmignano di Brenta;

3 n. 21 Ferrovia Mandela-Subiaco:

depennare il richiamo *

4 depennare l'asterisco che precede il nome di Anticoli-Roviano;

5 fra Grandate Breccia e Gratacasolo Pian Camuno inserire: *Grantorto Gazzo - 11;

6 fra Isola Bella e Isola Superiore inserire: *Isola di Cartuso - 11;

6 depennare l'asterisco che precede il nome di Marano Agosta;

7 depennare l'asterisco che precede il nome di Rocca Canterano-Cervara Canterano;

8 depennare l'asterisco che precede il nome di Subiaco.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con riferimento al comunicato inserito nel *Bollettino ufficiale* n. 46 del 15 novembre 1923, p. II, pag. 783 si informa che il Ministero della Marina con decreto 25 aprile 1924 ha riammesso il signor *Patrone* Dino di Paolo, commerciante di Spezia, a fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Il Ministro
CIANO.

Ordine di servizio N. 1^V

Viaggi degli Onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento e delle rispettive famiglie.

Nell'imminenza dell'inizio della XXVII Legislatura si impartiscono, relativamente ai viaggi degli onorevoli membri del Parlamento, le seguenti disposizioni:

Le attuali tessere di color avana per gli onorevoli ex deputati della XXVI Legislatura avranno validità, agli effetti dei viaggi, fino alla mezzanotte del giorno 24 maggio 1924, data della prima convocazione della Camera dei Deputati.

Dovranno tuttavia essere tenute valide, per i viaggi in corso alla detta ora, fino al compimento dei viaggi stessi, e, comunque, non oltre le ore 12 del giorno 25 maggio 1924.

Le tessere per gli onorevoli deputati della nuova Legislatura saranno in pelle colore *amaranto* e porteranno l'indicazione « XXVII Legislatura ».

Gli onorevoli deputati di nuova elezione, per il primo viaggio che effettueranno per recarsi dalla rispettiva residenza a Roma, avanti di essere muniti della nuova tessera, potranno valersi del *certificato di avvenuta proclamazione* rilasciato dal Presidente dell'ufficio centrale elettorale e di cui l'art. 84 del testo unico della legge elettorale politica.

Detto certificato terrà luogo del biglietto di 1ª classe, dopo che la stazione di partenza l'avrà bollato e vidimato per Roma o per una stazione di fermata. La stessa vidimazione dovrà, nei casi di fermata, essere praticata ad ogni ripresa di viaggio.

Nessuna limitazione è fatta sia nel numero che sulla durata delle fermate.

Le attuali tessere (di colore turchino) degli onorevoli Senatori del Regno rimangono immutate e continuano ad avere piena ed illimitata validità.

In base a quanto stabilisce l'art. 13 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, modificato col R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2949, i biglietti serie B° rilasciati per i viaggi delle famiglie degli onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento e i relativi buoni bagaglio emessi per il terzo anno della XXVI Legislatura dovranno essere tenuti validi soltanto fino alla mezzanotte del 23 maggio corrente.

E' inteso però che se il viaggiatore munito di biglietto serie B° si trovi in viaggio dopo tale ora, o lo inizi non oltre l'ora stessa, ha diritto di utilizzare il biglietto fino alla stazione per la quale venne vidimato o per quella ove eventualmente egli intenda di effettuare una fermata.

Per il primo anno della XXVII Legislatura verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 23 maggio 1924 e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 24 maggio 1925, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente a quello della prima convocazione del Parlamento.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono da quelli del terzo anno della XXVI Legislatura perchè invece di essere stampati in inchiostro rosso, sono stampati in nero, portano l'indicazione sul fondo « Anno primo XXVII Legislatura » ed una riga trasversale da sinistra a destra di color celeste.

Per quanto riguarda le persone che possono fruire di tali biglietti si richiamano il citato art. 13 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con le modificazioni apportate col R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2949 e i paragrafi 123 e 124 delle relative norme.

Per quanto concerne la compilazione, validità ed utilizzazione dei biglietti di che trattasi, si avverte che dovranno essere osservate le dsposizioni di cui ai paragrafi 125, 126 e 127 delle norme suddette.

Nei casi di irregolarità od abusi il personale dovrà attenersi a quanto è stabilito dal paragrafo 147 delle sopracitate norme.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, 15, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 2V

Attivazione del nuovo orario generale 1° giugno 1924.

Col 1° giugno 1924 sarà attivato sulla rete un nuovo orario generale, col quale, si miglioreranno e si accelereranno diverse comunicazioni sia interne che internazionali.

COMUNICAZIONI INTERNAZIONALI.

Le principali modificazioni nelle comunicazioni internazionali sono le seguenti:

I treni di lusso fra Parigi e Roma subiranno radicali modificazioni allo scopo di metterli in immediata coincidenza a Parigi con treni celeri da e per Londra. Così il treno PR (Parigi-Roma) verrà a partire da Parigi alle ore 17.10, da Modane alle 6.15 con arrivo a Roma alle ore 21.30.

In senso inverso il treno RP (Roma-Parigi) partirà da Roma alle ore 11.10 arrivando a Modane alle ore 2.40 ed a Parigi alle 14.35.

La comunicazione diretta Parigi-Torino-Roma, costituita attualmente del treno 5, sarà riportata sul treno 7, il quale sarà anticipato ed accelerato in modo da giungere a Roma all'ora attuale del treno 5 e cioè alle ore 8.

Il diretto 8 sarà posticipato di 25 minuti in partenza da Torino per prendervi la coincidenza anche del diretto 188 proveniente da Venezia e Milano, opportunemente accelerato in modo da giungere a Torino alle ore 14.35, pur mantenendo la partenza da Venezia alle ore 6.

Per il transito di Ventimiglia verranno istituite nuove comunicazioni dirette con Marsiglia, Bordeaux e la Spagna a mezzo dei treni diretti 147 e 138, i quali coincideranno a Ventimiglia con nuovi diretti delle ferrovie francesi da e per dette destinazioni.

Il treno 1417 sarà posticipato dalle ore 20 alle ore 23.50 in partenza da Ventimiglia allo scopo di prendere la coincidenza coi treni francesi in arrivo in detta stazione alla sera, e specialmente quella del diretto 115 proveniente da Marsiglia ed oltre, in arrivo a Ventimiglia alle 21.57.

Il diretto 215 verrà anticipato di 21 minuti in partenza

da Domodossola e di 35 minuti in arrivo a Milano, in modo da metterlo in coincidenza coi treni 187 per Venezia e 27 per Bologna e Roma opportunemente ritardati.

Il diretto 206 verrà posticipato alle ore 15.50 in partenza da Milano per Domodossola allo scopo di metterlo in coincidenza col diretto 38 da Bologna e Roma che arriverà a Milano alle ore 15.15.

Verranno stabilite nuove comunicazioni fra Genova ed il transito del Sempione per la via più breve di Alessandria-Novara-Arona, collegando il direttissimo 6 con l'accelerato 1422 ed il diretto 215 col diretto 5, a mezzo di una nuova coppia di treni (315 e 316) fra Alessandria ed Arona.

Anticipazione di 21 minuti del treno 177 in partenza da Chiasso.

Acceleramento delle comunicazioni dirette fra la Germania, l'Austria, l'Alto Adige ed il Trentino con Bologna, Firenze e Roma, approfittando dell'istradamento dei treni diretti per la linea direttissima Verona-Nogara-Bologna. Così il treno 61 che arriverà a Bologna alle ore 23.40 prenderà la coincidenza col treno 37 che arriverà a Roma 20 minuti più tardi dell'ora attuale, mentre il treno 62 in senso inverso, che partirà da Bologna alle 5.50, prenderà la coincidenza del treno 36 da Roma. Si otterrà con ciò un vantaggio di tempo di circa due ore nelle comunicazioni fra Brennero e Roma.

Inoltre, il diretto 62 per Brennero prenderà a Verona la coincidenza col diretto 188 proveniente da Venezia.

I diretti 67 e 68 saranno pure prolungati fra Verona e Bologna per la linea diretta, in modo da accorciare il viaggio fra Brennero e Bologna di circa tre ore in ogni senso.

Il diretto 67 coinciderà a Bologna col nuovo direttissimo 153 per Rimini, dove troverà immediata coincidenza col diretto 41 verso Ancona e Roma, stabilendo una nuova comunicazione diretta diurna fra il Brennero e la Capitale per la via di Falconara, oltre che da Milano a mezzo del diretto 115.

I treni accelerati notturni 2110 e 2119 fra Verona e Bolzano saranno lievemente modificati ed accelerati in modo da essere messi in coincidenza a Bolzano coi diretti estivi 60 e 63 per e da Brennero, Innsbruck e Monaco.

Il diretto 503 proveniente da Tarvisio e Vienna verrà anticipato di 40 minuti in modo da metterlo in coincidenza a Mestre col diretto 198 per Milano e Torino.

Anticipazione di 40 minuti del treno S.O. in arrivo a Postumia e posticipazione di un'ora del treno O.S. in partenza da Postumia, accelerandone la marcia nel successivo per-

corso, in modo da giungere a Domodossola 5 minuti prima dell'ora attuale.

Il direttissimo 708 Trieste-Postumia verrà anticipato di 30 minuti in arrivo a Postumia per assicurarne la prosecuzione in orario verso Lubiana e Vienna, ora soggetta a frequenti ritardi per coincidenze e per le operazioni di transito a Postumia.

Il diretto 707 verrà anticipato dalle ore 17.30 alle 16.52 in arrivo a Trieste.

Le comunicazioni dirette fra Trieste e Belgrado avranno luogo coi diretti 707 e 706, anzichè con gli attuali 705 e 708.

Per il transito di Piedicolle verranno ripristinate in modo permanente le comunicazioni dirette fra Trieste e Monaco a mezzo dei diretti 603 e 604 con arrivo a Trieste alle ore 11.25 e con partenza alle 17.55 rispettivamente.

COMUNICAZIONI INTERNE.

Nelle comunicazioni dirette interne le più importanti modificazioni del nuovo orario sono le seguenti:

Anticipazione del diretto 5 Torino-Roma, in modo da svincolarlo dalla coincidenza da Modane e Francia, fissandone la partenza da Torino alle ore 14.45 e l'arrivo a Roma alle ore 7.25.

Il direttissimo 1 partirà da Torino alle ore 6 con arrivo a Roma alle 19, dove troverà la coincidenza col direttissimo 81 per Napoli, Reggio Calabria e Sicilia.

Il direttissimo 2 verrà anticipato dalle ore 10.35 alle 8.25 in partenza da Roma arrivando a Torino alle ore 21.40, in immediata coincidenza col treno M B per Modane e la Francia.

Posticipazione di 1 ora e 40 minuti del treno 12 in partenza da Livorno con arrivo a Torino alle ore 0.15, mettendolo così a seguito del treno 2.

Il treno 1071 Genova-Roma verrà reso diretto anche nella tratta Sestri L.-Spezia, ed il 1063 (nuovo 1061) anzichè da Spezia avrà origine da Genova P.P. da dove partirà alle 4.30.

Il treno 1066 (nuovo 1064) Pisa-Spezia verrà prolungato fino a Genova, dove arriverà alle ore 12.

Posticipazione di 1 ora e 40 minuti del treno 1034 in partenza da Roma, con sensibile acceleramento della sua marcia in modo da giungere a Torino alle ore 8.

Istituzione di un nuovo treno accelerato (1044) da Genova a Torino a sussidio del diretto 8, la cui marcia verrà acce-

lerata con la soppressione di alcune fermate e coll'istradamento per Mignanego anzichè per Busalla.

Il treno 1047 (nuovo 1039) proveniente da Torino verrà prolungato da Alessandria a Genova dove arriverà alle ore 23.25.

Anticipazione di 1 ora e 35 minuti del diretto 148 in partenza da Genova per Ventimiglia in conseguenza dell'anticipazione del direttissimo 2 da Roma, mettendolo a Savona in immediata coincidenza col diretto 245 proveniente da Torino.

Il treno 138 Genova-Ventimiglia sarà reso diretto anche nella tratta Albenga-Ventimiglia.

Istituzione di una nuova coppia di diretti (140 e 145) fra Savona e Ventimiglia in immediata coincidenza a Savona coi diretti 243 e 248 da e per Torino, ed in sostituzione dei treni temporanei soliti ad attivarsi negli scorsi anni durante l'estate.

Istituzione di un nuovo diretto (172) da Genova a Milano e conseguente anticipazione di 55' dell'accelerato 1396. Il 172 partirà da Genova alle 15.05 giungendo a Milano alle 18.05.

In senso inverso verrà prolungato da Voghera fino a Genova l'attuale treno 4051 proveniente da Milano.

Il diretto 164 partirà da Genova alle ore 6.10 per Milano e prenderà la coincidenza col direttissimo 6 proveniente da Roma, lievemente anticipato in arrivo a Genova.

Istituzione di una nuova coppia di treni accelerati (1113 e 1116) fra Torino e Savona.

Posticipazione di 40 minuti del diretto 245 Torino-Savona e sensibile acceleramento del diretto 248, in senso inverso. in modo da arrivare a Torino alle ore 20.05.

Anticipazione di 1 ora e 35 minuti del treno 1216 nuovo 1212 Milano-Torino.

Posticipazione di 55 minuti del direttissimo 187 Milano-Venezia, accelerandone la marcia, per metterlo in coincidenza a Milano coi diretti 215 dal Sempione e 305 dal Gottardo.

Assegnazione del servizio di 3ª classe al treno P.T. nella tratta Milano-Venezia.

Posticipazione di 25 minuti del diretto 27 in partenza da Milano per metterlo in coincidenza col diretto 215 dal Sempione mantenendo immutato il suo arrivo a Roma.

Il direttissimo 37 Milano-Roma verrà ritardato di 20 minuti per tutto il percorso, per poterne stabilire a Bologna la coincidenza col diretto 61 dal Brennero.

Il direttissimo 24 (nuovo 32) Roma-Firenze sarà ritardato di 20 minuti in partenza da Roma ed il direttissimo 23 (nuo-

vo diretto 39) in senso inverso, anticiperà di 10 minuti la partenza da Firenze.

Il treno 1358 (nuovo 116) Bologna-Milano verrà trasformato in diretto nella tratta Bologna-Piacenza e partirà da Bologna alle ore 8.35, in immediata coincidenza col treno 1736 da Ferrara ed oltre, arrivando a Milano alle ore 13.35.

Istituzione di un nuovo treno (1358) da Bologna a Parma a sussidio del diretto 38, treno che fra Bologna e Modena sostituirà l'attuale 68.

Il treno accelerato 1354 Bologna-Parma verrà anticipato alle ore 4.25 in partenza da Bologna e verrà prolungato come misto da Parma a Piacenza dove arriverà alle ore 10.30.

Il treno 1357 Milano-Parma verrà prolungato fino a Bologna, dove arriverà alle ore 18.20 a sussidio del diretto 27.

Acceleramento del treno 1355 Bologna-Firenze, anticipandone di 1 ora e 5 minuti l'arrivo a Firenze.

Sulla linea Verona-Modena-Bologna in sostituzione del diretto 62 istradato per la via di Novara, verrà istituito un treno accelerato (2262) in partenza da Modena alle ore 5.20 ivi collegato col treno 1354 da Bologna ed in arrivo à Verona P.N. alle ore 7.50, in coincidenza col 62 per Brennero, l'Austria e la Germania, sopprimendo l'attuale treno 4452 Mantova-Verona.

Il treno 4451 Verona-Mantova sarà reso accelerato col numero nuovo 2265 prolungandolo fino a Modena dove verrà collegato col treno 1355 per Bologna.

Verrà attivato un nuovo treno misto in partenza da Verona alle ore 21.50 per Mantova, in immediata coincidenza a Verona col diretto 61 da Brennero.

Istituzione, nelle ore serali, di due nuovi treni: 2260 da Suzzara a Verona e 4451 da Mantova a Suzzara.

Sulla linea Verona-Nogara-Bologna, come già si è detto, verranno istradati i diretti 61, 67, 62 e 68 da e per Brennero.

Il treno 4474 verrà anticipato di 3 ore e 10 minuti trasformandolo in diretto (nuovo 448) e sarà in immediata coincidenza a Bologna coi diretti 38 da Roma e 158 da Lecce ed a Verona col 2118 per Brennero.

Il treno 4470 viene limitato alla tratta Poggio Rusco-Verona ed il 4478 proveniente da Bologna limiterà la sua corsa a Poggio Rusco.

Posticipazione di 30 minuti del treno 2342 in partenza da Spezia per Parma e del coincidente 3618 Sarzana-S. Stefano allo scopo di stabilirne la coincidenza col diretto 8 proveniente da Roma.

Posticipazione di 1 ora del treno 1824 (nuovo 1836) Firen-

ze-Livorno per metterlo in immediata coincidenza a Pisa coi treni 2 e 12 verso Genova e Torino.

Il treno 3674 Firenze-Empoli verrà anticipato alle ore 6.30 in partenza da Firenze per metterlo in coincidenza ad Empoli col 3705 per Siena ed a Firenze col direttissimo 49 da Trieste.

Istituzione di una nuova coppia di treni (nuovi 1839 e 3676) fra Empoli e Firenze in coincidenza ad Empoli col 2382 (nuovo 2384) da Chiusi e col nuovo 3706 da Siena.

Prolungamento del treno 1792 da Rimini a Bologna a sussidio del diretto 154.

Acceleramento del treno 91 nella tratta Foggia-Bari classificandolo direttissimo con soppressione di alcune fermate e con solo servizio di 1ª e 2ª classe; detto treno arriverà a Bari alle ore 8 invece che alle 8.45.

Anticipazione alle ore 8.25 della partenza da Bari del treno 1811 per Lecce.

Il treno 4791 Barletta-Bari avrà origine da Foggia da dove partirà alle ore 4.40.

Il treno 1814 Brindisi-Bari, avrà origine da Lecce, in immediata coincidenza col 4856 (nuovo 4854) da Gallipoli e verrà prolungato fino a Foggia dove arriverà alle ore 15.50.

Acceleramento sensibile delle comunicazioni dirette fra Roma la Calabria e la Sicilia.

Nel senso da Roma a Reggio il diretto 89 partirà da Roma alle ore 14.30 anzichè alle 12.20 arrivando a Reggio Calabria alle ore 8.40.

In senso inverso il diretto 80 partirà da Reggio Calabria alle ore 17.05 e giungerà a Roma alle ore 11.35 anzichè alle 13.10.

Il direttissimo 84 (nuovo 82) partirà da Reggio Calabria all'ora attuale ed arriverà a Roma alle ore 13.10 anzichè alle 15.

Anticipazione di 1 ora e 55 minuti della partenza da Brindisi del treno 808 in modo da collegarlo a Napoli col ditardando quest'ultimo dalle 23.15 alle 0.30 in partenza da Napoli, e accelerato di 35 minuti nella sua marcia fino a Roma.

Il treno 1946 (nuovo 4844) Taranto-Napoli verrà limitato alla sola tratta Taranto-Potenza.

Istituzione di un nuovo treno (1948) Taranto-Napoli in immediata coincidenza a Napoli col diretto 98 per Roma, ritardando quest'ultimo dalle 23-15 alle 0.30 in partenza da Napoli e accelerandolo di altrettanto.

Saranno poi ripristinati per la sola stagione estiva, di-

versi treni aventi carattere temporaneo, specialmente per le esigenze dei bagni e delle villeggiature.

Sulla linea Trento-Venezia, nel periodo 1° giugno-31 ottobre verrà attivata una nuova coppia di treni diretti (517 e 516).

PROVVEDIMENTI RIGUARDANTI IL PASSAGGIO DAL CESSANTE AL NUOVO ORARIO.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario, si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 maggio si dovranno evitare quei treni straordinari che per orario o per prevedibile ritardo, non possono giungere a destinazione o terminare la loro corsa in una stazione capolinea prima della mezzanottte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 31 maggio al 1° giugno sarà subordinata alle disposizioni che le Sezioni Movimento e Traffico riterranno opportuno d'impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Sezioni stesse di impartire tutte le disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al servizio viaggiatori non cambia, oppure non subisce che lievi variazioni.

Dovranno poi diramare le occorrenti disposizioni di dettaglio per attivare quelle di cui in appresso:

Linea Modane-Torino-Roma. — Il treno P R in partenza da Modane la sera del 31 corrente viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Roma, non avrà luogo quindi nel giorno 1° giugno il treno P R del nuovo orario.

Il treno R.P. in partenza da Roma il 31 maggio viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Modane.

Il treno 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

Il treno 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

Il treno 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Genova.

L'accelerato 1034 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Il direttissimo 4 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

Il direttissimo 2 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il direttissimo 6 asumerà il nuvo orario in partenza da Grosseto.

Il direttissimo 8 assumerà il nuvo orario in partenza da Orbetello.

Il diretto 105 verrà effettuato per la prima volta la sera del 31 corrente in partenza da Genova.

Il direttissimo 16 assumerà il nuvo orario in partenza da Grosseto.

Linea Ventimiglia-Genova. — L'accelerato 1417 assumerà il nuovo orario fin dalla sera del 31 corrente in partenza da Ventimiglia.

Il diretto 148 assumerà il nuvo orario in ritardo in partenza da Taggia.

Linea Parma-Spezia. — Il direttissimo 17 assumerà il nuovo orario in partenza da Borgotaro.

Linea Milano-Bologna. — Il diretto 39 assumerà il nuovo orario in partenza da Piacenza.

Linea Bologna-Firenze. — Il direttissimo 37 assumerà il nuovo orario in partenza da Bologna.

Il direttissimo 44 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

Linea Firenze-Roma. — Il direttissimo 36 assumerà il nuovo orario in partenza da Arezzo.

Il diretto 38 assumerà il nuovo orario fin dalla sera del 31 corrente in partenza da Roma.

Il treno 6066 assumerà il nuvo orario ed il nuovo numero 3714 fin dalla sera del 31 corrente in partenza da Roma.

Linea Terontola-Foligno. — Il treno 2433 assumerà il nuovo orario in partenza da Terontola.

Linea Domodossola-Milano. — Il direttissimo T. P. assumerà il nuovo orario la sera del 31 corrente in partenza da Milano.

Linea Brennero-Verona. — Il treno 2119 assumerà il nuovo orario ed il nuovo numero 2113 in partenza da Ala.

Linea Verona-Modena-Bologna. — Il diretto 61 avrà luogo per l'ultima volta la sera del 31 corrente in partenza da Verona e viaggerà regolato dal cessante orario fino a Bologna.

Linea Venezia-Bologna. — Il direttissimo 49 assumerà il nuovo orario la sera del 31 corrente in partenza da Padova.

Il treno 1170 assumerà il nuovo orario fin dalla sera del 31 corrente in partenza da Bologna.

Linea Trieste-Venezia. — Il diretto 612 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Bologna-Ancona. — Il direttissimo 155 assumerà il nuovo orario in partenza da Bologna.

Il treno 1792 nella tratta Rimini-Bologna non avrà luogo nella notte dal 31 maggio al 1° giugno.

Linea Ancona-Foggia. — Il treno 157 assumerà il nuovo orario in partenza da Ancona.

Il diretto 158 assumerà il nuovo orario n partenza da Termoli.

Linea Castellammare A.-Roma. — Il treno 776 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Il treno 778 assumerà il nuovo orario in partenza da Carsoli.

Linea Napoli-Foggia. — Il treno 818 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il treno 3931 assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

Linea Portocivitanova-Fabriano. — Il treno 2467 assumerà il nuovo numero 2469 in partenza da Matelica.

Linea Roma-Napoli. — Il treno 1920 assumerà il nuovo orario in artenza da Napoli.

Il diretto 98 assumerà il nuovo orario in partenza da Napoli.

Il direttissimo 91 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Caserta.

Linea Napoli-Reggio Calabria. — Il direttissimo 81 assumerà il nuovo orario in partenza da Napoli.

Il diretto 89 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisciotta.

Il treno 1933 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il diretto 80 assumerà il nuovo orario in partenza da Praia d'Aieta-Tortora.

Il direttissimo 84 assumerà il nuovo orario ed il nuovo numero 82 in partenza da S. Eufemia B.

Linea Napoli-Potenza-Brindisi. — Il treno 809 assumerà il nuovo orario ed il nuovo numero 807 in partenza da Potenza.

Il diretto 804 assumerà il nuovo orario ed il nuovo numero 802 in partenza da Grassano.

Linea Metaponto-Reggio Calabria. — Il treno 893 assumerà il nuovo orario in partenza da Cotrone.

Il treno 898 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella Ionica.

Linea Messina-Palermo. — Il treno 2931 assumerà il nuovo orario in partenza da Messina.

Il treno 2934 assumerà il nuovo orario in partenza da Caronia.

AMMISSIONE NEI TRENI DIRETTISSIMI DEI VIAGGIATORI MUNITI DI BIGLIETTI SERIE B e C, DI II CLASSE.

I viaggiatori muniti di biglietto gratuito serie *B*, di II classe, sono ammessi, alle stesse condizioni di percorrenza stabilite per i viaggiatori con biglietto ordinario, anche nei treni direttissimi, ad eccezione dei treni 7, 16 e 17.

Nei direttissimi 44 e 49 i detti viaggiatori sono però ammessi alle seguenti condizioni:

Nel treno 44 sono ammessi da qualsiasi provenienza, esclusa Bologna loco, purchè diretti oltre Bologna verso Ferrara ed oltre Verona verso Trento; nonchè quelli in arrivo a Mestre od a Venezia col coincidente treno 189.

Nel treno 49 sono ammessi purchè provenienti da oltre Venezia, ed a Bologna purchè provenienti dalla linea di Verona.

I viaggiatori muniti di biglietto serie *C* di II classe sono esclusi dai treni 7, 16 e 17.

AMMISSIONE NEI TRENI DIRETTISSIMI DEI VIAGGIATORI MUNITI DI BIGLIETTI SERIE B e C DI III CLASSE

I viaggiatori muniti di biglietto gratuito serie *B*, di III classe, sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite per i viaggiatori con biglietto ordinario anche nei treni direttissimi, ad eccezione dei treni 4, 7, 9, 36 e 44. Nel treno 9 però sono ammessi a Civitavecchia, purchè provenienti dalla Sardegna.

I viaggiatori muniti di biglietto serie *C*, di III classe, sono esclusi dai treni 7 e 9. Si fa però eccezione pel treno 9 a favore dei viaggiatori in coincidenza a Civitavecchia col piroscafo dalla Sardegna.

TRENI AVENTI SOLTANTO I e II CLASSE.

7. Modane-Torino
8. Torino-Modane
9. Torino-Civitavecchia
6. Roma-Torino
16. Roma-Milano
17. Milano-Roma
BM. Torino-Milano
MB. Milano-Torino
187. Milano-Venezia
192. Venezia-Milano
PT. Domodossola-Milano
PT. Venezia-Trieste
TP. Milano-Domodossola
305. Chiasso-Milano
308. Milano-Chiasso
177. Milano-Genova
168. Genova-Milano
21. Milano-Roma
37. Milano-Roma
44. Roma-Bologna
36. Roma-Bologna
22. Bologna-Milano
49. Trieste-Roma
46. Bologna-Venezia
91. Roma-Bari
92. Foggia-Roma
90. Napoli-Caserta
93. Caserta-Napoli
82. Napoli-Roma
86. Napoli-Roma
89. Roma-Napoli

TRENI DERRATE.

La rete delle tradotte per trasporti di derrate alimentari a carro completo, col nuovo orario 1° giugno p. v., subirà lievi modificazioni d'orario che però non ne altereranno la struttura.

La tradotta tirrena XX Reggio Calabria-Milano P. V., che col nuovo orario prenderà la sigla VV, sarà anticipata in modo da arrivare a Piacenza per prendere la coincidenza col BB che, a sua volta, sarà lievemente ritardato in partenza da quella stazione.

Sul versante adriatico la tradotta FF della linea Napoli-Foggia, verrà congiunta, accelerandone la marcia, con quella in partenza da Faenza per il Brennero, dimodochè, partendo da Foggia dopo la tradotta principale PP e le altre sussidiarie, anticiperà il suo arrivo a Rimini, ove troverà le coincidenze del PP per Padova e transiti, del BB per Milano P. V. e dell'FF per il Brennero.

TRENI MERCI ACCELERATI.

I treni merci accelerati subiranno alcune varianti, sia per meglio corrispondere alle esigenze del traffico e sia per assicurare il proseguimento dei trasporti alle stazioni di transito.

Il treno fiori AA è stato trasformato in treno merci accelerato, collegato per l'intero percorso Ventimiglia-Genova-Milano-Chiasso.

Detto nuovo merci accelerato sarà in coincidenza ad Arquata col 1994-M, a Rogoredo col 1996-M ed a Milano Lambrate col 1992-M, per raccogliere così tutti i trasporti diretti a Chiasso evitando il transito dei medesimi a Milano Centrale.

Il treno 1987-M avrà origine a Bologna e proseguirà fino a Roma.

Il 1989-M a Padova sarà in coindicednza col merci accelerato 1986-M per Milano e col merci diretto 6273 per Bologna.

Sulla linea Torino-Savona sono stati istituiti i merci accelerati 1983-M e 1988-M.

TRENI MERCI.

Col nuovo orario è stato possibile, riattivando su alcune linee le squadre di trasbordatori e l'uso dei carri intercomunicanti, aumentare la velocità commerciale dei treni raccoglitori sia a Grande che a Piccola Velocità in modo da accelerare la resa dei trasporti in relazione ai termini normali previsti dalle tariffe.

Anche la rete dei treni merci diretti a lungo percorso è stata migliorata, sia nelle percorrenze che nelle coincidenze, e ciò, con l'aggiunta di qualche nuova comunicazione — senza avere peraltro aumentato la quantità dei treni merci — agevolerà indubbiamente l'inoltro dei carri completi e misti diretti sia a Grande che a Piccola Velocità.

Circolare N. 6^V

Ricerca veicoli.

Occorre ricercare i veicoli elencati nell'allegato alla presente circolare.

Di fianco a ciascun numero di servizio dei veicoli medesimi è indicato l'ufficio che ne ha chiesta la ricerca, il motivo per cui rendesi necessaria la ricerca stessa e la località ove il veicolo rintracciato deve essere inviato o trattenuto.

I. — Le ricerche devono farsi per tre giorni consecutivi e precisamente il **3, 4 e 5 giugno**:

a) *dagli agenti del Servizio Movimento e Traffico;* nei recinti delle stazioni e loro adiacenze; nei parchi di deposito di veicoli vuoti o riparandi; negli stabilimenti raccordati, compresi i depositi locomotive, i depositi combustibili, le cave, ecc.;

b) *dagli agenti del Servizio Materiale e Trazione;* nelle squadre di rialzo, nelle officine del materiale mobile; nei parchi annessi alle officine medesime e nei parchi riparandi in consegna al Servizio Materiale e Trazione.

Le stazioni a contatto con ferrovie estere accerteranno inoltre se fra i veicoli di ritorno dall'estero dal 6 al 15 giugno ve ne siano di quelli compresi nell'Allegato alla presente circolare; quelle a contatto con le ferrovie secondarie italiane faranno analogo accertamento pei veicoli di ritorno sulla rete F. S. nei giorni dal 6 al 15 giugno.

II. — Ad ogni veicolo rintracciato, le stazioni applicheranno, ad ambo i lati, l'etichetta V-57 od altro corrispondente cartellino, scrivendovi sopra, a caratteri ben chiari e marcati, il motivo pel quale il veicolo è stato etichettato.

III. — I veicoli *vuoti* vengono trattenuti nella località ove furono rintracciati oppure inviati in squadra, in officina, od in altra località designata, a seconda delle indicazioni che, a fianco di ciascun veicolo, risultano nell'allegato della presente.

IV. — I veicoli *carichi*, appena rintracciati, vengono etichettati ed inoltrati alla stazione destinataria del trasporto. La stazione che etichetta il veicolo ha però l'obbligo di segnalare telegraficamente alla stazione destinataria gli estremi del veicolo stesso e quelli d'inoltro. Quest'ultima, alla sua volta, si regola, dopo reso libero il veicolo, come al punto III.

Qualora si tratti di veicoli che non posono viaggiare, la stazione ne dà annunzio telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico, la quale provvederà alle pratiche relative.

V. — La stazione, la squadra e l'officina che etichetta un veicolo deve darne notizia telegrafica all'*Ufficio per conto del quale è stata fatta la ricerca ed alla Sezione Movimento e Traffico*, facendo riferimento alla presente circolare ed indicando se il veicolo sia stato trattenuto oppure gli estremi d'invio altrove.

Le Sezioni Movimento e Traffico a loro volta rimetteranno, a questa Sede ed al Servizio Materiale e Trazione **non oltre il 20 giugno** un elenco per numero di servizio di tutti i veicoli rintracciati nelle stazioni, nelle Squadre di rialzo e nelle officine della propria circoscrizione.

Le officine e le Squadre di rialzo nelle quali viene rintracciato od inoltrato il veicolo per la verifica del rodiggio devono rimettere senz'altro il prospetto relativo alle sale montate, boccole e scartamento dei parasale direttamente al Servizio Materiale e Trazione come da lettera Circolare T. V. 612/85 o 1/612/14/2 *dell'8 marzo* 1923.

Qualora le dimensioni dei fuselli delle sale montate risultassero in relazione alla portata massima più la tara del carro (come dalla tabella annessa alla lettera Circolare V. 2/27839/21292 del 16 luglio 1923) *restituiranno il veicolo alla circolazione, sempre rimettendo al Servizio il citato prospetto.*

Richiamo sulla presente circolare tutta l'attenzione dei Capi stazione e dei dirigenti le Officine e le Squadre di rialzo, onde spieghino la massima diligenza nell'organizzare e sorvegliare il lavoro di ricerche, essendo, nell'interesse dell'esercizio, necessario che le ricerche medesime diano esito positivo in modo che tutti i veicoli elencati nell'allegato vengano rintracciati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 32, 40, 41, 42, 44 *e* 45.

Il Ministro
CIANO.

Allegato alla Circolare N. 60-1924.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca

Carrozze.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	18 764	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Esperimento coloritura
»	19 021	Id.	Id.	Id.
»	27 134	Id.	Id.	Id.
»	32 930	Id.	Id.	Id.
»	32 995	Id.	Id.	Id.
»	41 460	Id.	Id.	Id.
»	41 695	Id.	Id.	Id.
»	42 959	Id.	Id.	Id.
»	44 566	Id.	Id.	Id.
»	44 567	Id.	Id.	Id.
»	44 570	Id.	Id.	Id.

Bagagliai.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	69 897	Roma Termini	Sezione Movimento Roma	Servizio

Carri.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	047 113	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Cancellatura scritte di noleggio
»	064 998	Id.	Id.	Verificare se atto trasporto merci voluminose
»	065 067	Id.	Id.	Verifica rodiggio
»	120 576	Prossima Officina	Id.	Verifica imperiale
»	125 840	Id.	Id.	Verifica coloritura
»	140 066	Id.	Id.	Id.
»	140 249	Id.	Id.	Id.
»	140 291	Id.	Id.	Id.
	151 564	Id.	Id.	Id.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	167 348	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Esperimento coloritura
»	168 293	Id.	Id.	Id.
»	350 033	Id.	Id.	Id.
»	424 988	Id.	Id.	Id.
»	425 352	Id.	Id.	Id.
»	441 514	Id.	Id.	Id.
»	450 389	Id.	Id.	Id.
»	454 258	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Id.	Cancellatura scritte di noleggio
»	459 781	Id.	Id.	Id.
»	460 925	Prossima Officina	Id.	Esperimento coloritura.
»	468 141	Id.	Id.	Id.
»	469 121	Id.	Id.	Id.
»	474 927	Roma Termini	Sezione Movimento Roma	Perizia
»	486 703	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Esperimento coloritura.
F. S. (B)	502 101	Udine	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Restituzione Società Oli minerali Fiume
»	503 221	Id.	Id.	Id.
»	504 166	Id.	Id.	Id.
F. S. (P)	905 009	Stazione in cui si trova	Servizio Materiale e Trazione	Modifiche
»	908 005	Id.	Id.	Rettifica portata
»	908 031	Id.	Id.	Id.
»	908 120	Id.	Id.	Id.
»	908 132	Id.	Id.	Id.
»	908 138	Id.	Id.	Id.
»	908 147	Id.	Id.	Id.
»	908 151	Id.	Id.	Id.
»	908 171	Id.	Id.	Id.
»	908 179	Id.	Id.	Id.
»	927 626	Id.	Id.	Id.
»	953 528	Id.	Id.	Rettifica scritta
»	958 600	Id.	Id.	Sostituzione delle botti

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S. (P).	958 601	Stazione in cui si trova.	Servizio materiale e Trazione.	Sostituzione delle botti.
»	958 602	Id.	Id.	Id.
»	958 603	Id.	Id.	Id.
»	973 531	Id.	Id.	Applicazione del freno a mano.
»	973 533	Id.	Id.	Id.
»	973 534	Id.	Id.	Id.
»	973 535	Id.	Id.	Id.
»	973 537	Id.	Id.	Id.
F. S.	7 100 049	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Id.	Verifica rodiggio
»	7 101 824	Id.	Id.	Id.
»	7 103 141	Id.	Id.	Id.
»	7 103 224	Id.	Id.	Id.
»	7 103 263	Id.	Id.	Id.
»	7 103 354	Id.	Id.	Id.
»	7 103 395	Id.	Id.	Id.
»	7 103 445	Id.	Id.	Id.
»	7 103 815	Id.	Id.	Id.
»	7 104 280	Id.	Id.	Id.
»	7 104 899	Id.	Id.	Id.
»	7 105 402	Id.	Id.	Id.
»	7 105 452	Id.	Id.	Id.
»	7 105 720	Id.	Id.	Id.
»	7 105 825	Id.	Id.	Id.
»	7 105 844	Id.	Id.	Id.
»	7 105 974	Id.	Id.	Id.
»	7 106 043	Id.	Id.	Id.
»	7 106 073	Id.	Id.	Id.
»	7 107 369	Id.	Id.	Id.
»	7 107 735	Id.	Id.	Id.
»	7 107 736	Id.	Id.	Id.
»	7 107 739	Id.	Id.	Id.
»	7 107 900	Id.	Id.	Id.
»	7 200 981	Id.	Id.	Id.
»	7 201 909	Id.	Id.	Id.
»	7 202 918	Id.	Id.	Id.
»	7 203 004	Id.	Id.	Id.
»	7 203 014	Id.	Id.	Id.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 203 023	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 203 537	Id.	Id.	Id.
»	7 203 709	Id.	Id.	Id.
»	7 203 762	Id.	Id.	Id.
»	7 203 774	Id.	Id.	Id.
»	7 203 900	Id.	Id.	Id.
»	7 400 276	Id.	Id.	Id.
»	7 400 473	Id.	Id.	Id.
»	7 400 526	Id.	Id.	Id.
»	7 400 647	Id.	Id.	Id.
»	7 400 690	Id.	Id.	Id.
»	7 400 858	Id.	Id.	Id.
»	7 400 885	Id.	Id.	Id.
»	7 400 898	Id.	Id.	Id.
»	7 401 252	Id.	Id.	Id.
»	7 401 649	Id.	Id.	Id.
»	7 402 434	Id.	Id.	Id.
»	7 402 609	Id.	Id.	Id.
»	7 402 626	Id.	Id.	Id.
»	7 402 838	Id.	Id.	Id.
»	7 403 031	Id.	Id.	Id.
»	7 403 085	Id.	Id.	Id.
»	7 403 217	Id.	Id.	Id.
»	7 403 287	Id.	Id.	Id.
»	7 403 295	Id.	Id.	Id.
»	7 403 296	Id.	Id.	Id.
»	7 403 437	Id.	Id.	Id.
»	7 403 453	Id.	Id.	Id.
»	7 403 457	Id.	Id.	Id.
»	7 403 466	Id.	Id.	Id.
»	7 403 864	Id.	Id.	Id.
»	7 403 887	Id.	Id.	Id.
»	7 403 892	Id.	Id.	Id.
»	7 404 001	Id.	Id.	Id.
»	7 404 005	Id.	Id.	Id.
»	7 404 018	Id.	Id.	Id.
»	7 404 152	Id.	Id.	Id.
»	7 404 218	Id.	Id.	Id.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 404 373	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 404 383	Id.	Id.	Id.
»	7 404 398	Id.	Id.	Id.
»	7 404 535	Id.	Id.	Id.
»	7 404 777	Id.	Id.	Id.
»	7 404 784	Id.	Id.	Id.
»	7 404 789	Id.	Id.	Id.
»	7 404 794	Id.	Id.	Id.
»	7 404 799	Id.	Id.	Id.
»	7 404 996	Id.	Id.	Id.
»	7 405 157	Id.	Id.	Id.
»	7 405 189	Id.	Id.	Id.
»	7 405 191	Id.	Id.	Id.
»	7 405 322	Id.	Id.	Id.
»	7 405 333	Id.	Id.	Id.
»	7 405 350	Id.	Id.	Id.
»	7 405 505	Id.	Id.	Id.
»	7 405 520	Id.	Id.	Id.
»	7 405 527	Id.	Id.	Id.
»	7 405 536	Id.	Id.	Id.
»	7 405 542	Id.	Id.	Id.
»	7 405 549	Id.	Id.	Id.
»	7 405 550	Id.	Id.	Id.
»	7 405 580	Id.	Id.	Id.
»	7 405 762	Id.	Id.	Id.
»	7 405 770	Id.	Id.	Id.
»	7 405 955	Id.	Id.	Id.
»	7 405 957	Id.	Id.	Id.
»	7 405 960	Id.	Id.	Id.
»	7 405 967	Id.	Id.	Id.
»	7 405 983	Id.	Id.	Id.
»	7 405 986	Id.	Id.	Id.
»	7 500 006	Id.	Id.	Id.
»	7 500 814	Id.	Id.	Id.
»	7 501 030	Id.	Id.	Id.
»	7 501 603	Udine	Ufficio circolazione veicoli – Roma.	Restituzione società Oli Minerali – Fiume.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 501 626	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 600 168	Id.	Id.	Id.
»	7 690 643	Id.	Id.	Id.
»	7 601 351	Id.	Id.	Id.
»	7 601 355	Id.	Id.	Id.
»	7 650 005	Id.	Id.	Id.
»	7 650 301	Id.	Id.	Id.
»	7 702 502	Id.	Id.	Id.

80

Anno XVI - N. 22

29 Maggio 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*)

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(8640) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Errata-corrige.

Al D. M. 15 marzo 1924 contenente le Disposizioni complementari comuni alla Convenzione di Berna, pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 21-1924, debbonsi fare le seguenti correzioni:

	Errata	*Corrige*
pag. 314, punto 7, riga 3ª	. . *sui* fogli speciali	. . . *su* fogli speciali;
pag. 316, punto 5, riga 5ª	. . . se la *contestazione*	se la *constatazione;*
pag. 321, punto 4, riga 1ª	. . . documentate *del*	. . . documentate *dal;*
pag. 322, all'art. 26, rig. 1ª	. . . o parziale avaria	. . . o parziale, avaria.

Decreto ministeriale 1° *maggio 1924, che porta modificazioni alle istruzioni riguardanti gli esperimenti delle locomotive e delle caldaie a vapore destinate al servizio delle Ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Viste le istruzioni approvate con decreto Ministeriale 27 giugno 1905, riguardanti gli esperimenti delle locomotive e delle caldaie a vapore destinate al servizio delle Ferrovie dello Stato;

Riconosciuta la opportunità di completare le istruzioni stesse nei riguardi delle caldaie elettriche tipo Revel e simili, in uso presso le anzidette ferrovie;

Sentito il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Il testo dell'art. 17 delle istruzioni riguardanti gli esperimenti delle locomotive e delle caldaie a vapore destinate al servizio delle Ferrovie dello Stato, viene sostituito dal seguente:

« Ogni caldaia deve essere munita di due valvole di sicurezza, una delle quali sia resa inaccessibile, di un manometro, di almeno due indicatori d'acqua dei quali uno a tubo di vetro con custodia e di un apparecchio di alimentazione munito di valvola automatica presso il foro d'immissione nella caldaia, che impedisca all'acqua di uscire.

Per le caldaie elettriche tipo Revel e simili le due valvole di sicurezza debbono essere una in comunicazione con la camera d'acqua ed una con la camera del vapore. Per la prima di dette valvole è consentito un carico di mezzo kg. per cmq. superiore alla pressione massima di lavoro della caldaia.

Per le dette caldaie elettriche è inoltre sufficiente un solo indicatore di livello a vetro, e non è necessario che l'alimentazione di esse avvenga attraverso una valvola automatica che impedisca l'uscita dell'acqua dalle caldaie medesime, le quali devono altresì essere in nuova comunicazione con la terra.

Art. 2.

Le caldaie elettriche tipo Revel e simili sono esonerate dall'obbligo del fuochista abilitato.

Roma, li 1° maggio 1924.

Il Ministro: CARNAZZA.

DECRETO MINISTERIALE 17 *maggio* 1924, *interpretativo delle disposizioni riguardanti la concessione dei congedi a le qualifiche degli agenti da considerarsi Operai agli effetti della legge sugli infortuni sul lavoro.*

L MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER LE COMUNICAZIONI

Vista la proposta presentata di cui la relazione n. PAG. 411-34-68288 in data 17 maggio 1924, del Servizio Personale e Affari Generali;

Decreta:

Fino a che non siano emanate nuove disposizioni regolamentari:

1° La durata del congedo ordinario di cui ai punti *a*), *b*) e *c*) dell'art. 154 del vigente Regolamento del personale deve continuare ad essere riferita ai gradi e alle qualifiche quali risultavano nei ruoli organici e nei quadri di classificazione approvati con Decreto Luogotenenziale n. 1393 del 13 agosto 1917;

2° Agli effetti della legge per gli infortuni sul lavoro, sono da considerare operai gli agenti che rivestano qualifiche corrispondenti a quelle comprese nella tabella annessa all'art. 216 del vigente Regolamento del personale completata secondo l'art. 18 del R. Decreto n. 1588 del 2 settembre 1919.

Roma, li 17 maggio 1924.

Il Ministro: CIANO.

DELIBERAZIONE 22 *aprile* 1924, *n.* 3382, *che reca norme per l'iscrizione al fondo pensioni degli agenti sistemati a ruolo in forza del R. decreto* 15 *ottobre* 1923, *n.* 2442.

1. Gli avventizi sistemati e da sistemarsi a ruolo in forza del R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442, saranno iscritti al Fondo pensioni con effetto dalle date di decorrenza delle relative nomine in prova.

2. Le ritenute ordinarie e straordinarie di fondo pensioni a cui gli agenti medesimi non sono stati assoggettati dalla decorrenza della sistemazione in prova a tutto il 29 febbraio 1924, invece di essere versate subito in una sola volta, saranno versate mediante ammortamento assicurativo con decorrenza dal 1° marzo 1924 e con termine al raggiungimento dei limiti minimi di età di cui all'art. 3 del decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, riferiti alla qualifica assegnata all'agente all'atto della sistemazione.

3. Il debito dell'agente per le suaccennate ritenute arretrate sarà determinato senza tener conto degli interessi che sarebbero maturati sulle ritenute medesime dalla data delle loro scadenze.

4. Secondo l'età dell'agente al 1° marzo 1924 la somma che egli dovrà corrispondere mensilmente a rate posticipate, per ogni cento lire di debito, è stabilita nella tabella allegata alla presente deliberazione. Detta somma gli sarà trattenuta sullo stipendio in aggiunta alle ritenute normali di fondo pensioni.

5. In caso di morte o di cessazione dal servizio dopo il 1° marzo 1924 e prima del termine dell'ammortamento, questo sarà considerato come compiuto col pagamento delle rate maturate, e gli anni ai quali esso si riferisce saranno senz'altro utili a tutti gli effetti nei riguardi della pensione.

6. Salvo i casi di premorienza o di precedente cessazione dal servizio come al precedente punto 5, la ritenuta speciale di cui la presente deliberazione, anche in caso di ulteriore conservazione in servizio, sarà praticata per l'ultima volta coi ruoli del mese in cui l'agente, secondo i casi, compirà il 55° o il 60° anno di età.

7. Per la determinazione del premio annuo di cui al punto 4°, l'età degli agenti al 1° marzo 1924 sarà arrotondata all'età intiera inferiore se questa è superata per non più di sei mesi: in caso contrario sarà arrotondata all'età intera superiore.

8. Le suesposte disposizioni non sono applicabili agli agenti che per qualsiasi ragione siano cessati dal servizio anteriormente al 1° marzo 1924.

Per essi il debito maturato verso il fondo pensioni all'atto dell'esonero sarà ricuperato per intiero sui sussidi per una sola volta o in 36 rate sulle eventuali pensioni eccezionali.

9. Qualora l'agente, assunto in una qualifica di servizio attivo (limite minimo anni 55) passi a una qualifica di servizio sedentario (limite minimo anni 60) manterrà invariate le quote e cesserà i pagamenti al compimento del 55° anno, come se il cambiamento di qualifica non fosse avvenuto.

10. Qualora l'agente, assunto in una qualifica di servizio sedentario passi poi a una qualifica di servizio attivo, manterrà ugualmente invariate le quote, continuando però a pagarle fino al termine del servizio se questo avvenga anteriormente al 60° anno o in caso diverso fino al compimento del 60° anno.

11. Nei casi di interruzione del servizio senza corresponsione dello stipendio, alla ripresa del servizio le rate di am-

mortamento saranno ritenute in misura doppia per tanti mesi, qualte sono le mensilità da ricuperarsi.

12. Qualora l'agente cessi definitivamente dal servizio durante un periodo di interruzione senza stipendio, o, dopo la ripresa del servizio, prima di aver completato il ricupero di cui al punto precedente, le rate di ammortamento non ancora ricuperate saranno ritenute in una sola volta sul sussidio o su altrettante mensilità della pensione.

13. Le rate di ammortamento dovranno cominciare ad essere ritenute al più presto possibile. Pertanto per tutti gli avventizi già sistemati in prova, nonchè per tutti quelli che malgrado la non ancora avvenuta nomina, siano dal 1° marzo 1924 già pagati come agenti in prova e assoggettati alle normali trattenute di Fondo pensioni, il pagamento delle rate di ammortamento dovrà iniziarsi coi ruoli di giugno 1924. Per detto mese e per quelli di luglio e agosto la rata dovrà essere pagata in misura doppia, per sopperire al mancato versamento delle rate di marzo, aprile e maggio, successivamente in misura normale.

14. Nei casi eventuali in cui per qualsiasi ragione non si potessero iniziare che più tardi le ritenute speciali, le rate saranno trattenute in misura doppia per tanti mesi, quanti saranno quelli di ritardo rispetto all'inizio coi ruoli di marzo.

15. La determinazione del debito degli agenti al 1° marzo 1924 e delle conseguenti quote di ammortamento sarà fatta dagli uffici dai quali essi dipendono, in relazione agli stipendi che avrebbero percepito in base alle tabelle 7 aprile 1921 dalla decorrenza già assegnata o prevista per il passaggio in prova, fino al 29 febbraio 1924. Le suaccennate determinazioni del debito e delle quote di ammortamento saranno da considerarsi come provvisorie finchè la posizione di ciascun agente non sia completamente definita, e saranno quindi soggette a eventuali modificazioni; ma intanto permetteranno di iniziare subito il pagamento delle rate di guisa che all'accertamento definitivo non vi sia che da conguagliare le differenze fra il dovuto e il versato, eliminando così, nei limiti del possibile, la formazione di arretrati sulle rate.

16. Il debito al 1° marzo 1924 di tutti gli agenti di cui trattasi sarà subito provvisoriamente accreditato al Conto di entrata 120 sub « *Arretrati per ritenute di fondo pen-*

sioni a carico di agenti avventizi sistemati a ruolo » dando debito al conto di spese 135 « *Anticipazioni ed addebiti* » il quale verrà reintegrato a mezzo delle rate di ammortamento da trattenersi agli agenti sui ruoli di paga mensili, nella misura stabilita.

Con successiva separata disposizione sarà provveduto pel pareggio del conto 120 di cui sopra con credito al Conto di entrata 62 dovendo versarsi tutto in una volta al Fondo pensioni il totale ammontare delle ritenute arretrate.

Roma, li 22 aprile 1924.

Il Commissario straordinario

TORRE.

Visto: si approva

Roma, li 2 maggio 1924.

Il Ministro

CARNAZZA.

Agenti sistemati in prova con retrodatazione

Ammortamento assicurativo delle somme dovute al fondo pensioni.

(*Pagamenti a rate mensili posticipate*)

ATTIVI (limite minimo d'età per l'esonero e termine dei pagamenti anni 55)			SEDENTARI (limite minimo d'età per l'esonero e termine dei pagamenti anni 60)		
Età alla data di sistemazione	Annualità per ogni 100 lire di debito	Mensilità per ogni 100 lire di debito	Età alla data di sistemazione	Annualità per ogni 100 lire di debito	Mensilità per ogni 100 lire di debito
20	6,79	0,566	**20**	7,06	0,588
21	6,78	0,565	**21**	6,98	0,582
22	6,77	0,564	**22**	6,90	0,575
23	6,76	0,563	**23**	6,81	0,567
24	6,76	0,564	**24**	6,72	0,560
25	6,80	0,566	**25**	6,64	0,554
26	6,85	0,571	**26**	6,60	0,550
27	6,92	0,577	**27**	6,59	0,550
28	7,01	0,584	**28**	6,61	0,551
29	7,11	0,593	**29**	6,64	0,554
30	7,24	0,603	**30**	6,70	0,558
31	7,38	0,615	**31**	6,77	0,564
32	7,54	0.628	**32**	6,85	0,571
33	7,72	0,644	**33**	6,95	0,580
34	7,93	0,661	**34**	7,07	0,589
35	8,17	0,681	**35**	7,21	0,600
36	8,44	0,703	**36**	7,36	0,614
37	8,74	0,728	**37**	7,54	0,629
38	9,08	0,757	**38**	7,75	0,646
39	9,47	0,789	**39**	7,98	0,665
40	9,91	0,826	**40**	8,23	0,686
41	10,42	0,868	**41**	8,52	0,710
42	11,01	0,917	**42**	8,84	0,736
43	11,69	0,974	**43**	9,20	0,766
44	12,51	1,042	**44**	9,60	0,800
45	13,48	1,123	**45**	10,07	0,839

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale si rende noto che con provvedimento in data 28 febbraio 1924 del Commissario Straordinario, il fuochista in prova *Lombardini Pierino* (235171) è stato licenziato in applicazione degli articoli 186-e) e 197 del Regolamento medesimo, per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i dieci giorni a decorrere dal 23 novembre 1923.

Ordine di servizio N. 67.

Verbali di accertamento per abusi sulle spedizioni e premi relativi.

In seguito alle modificazioni, approvate con l'art. 66 dell'allegato *D* al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, circa la corresponsione dei premi per l'accertamento di irregolarità od abusi nei trasporti, l'art. 37 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (edizione 1909) è annulato e sostituito da quello allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 67-1924.

Art. 37.

Verbali di accertamento per abusi sulle spedizioni e premi relativi.

1. *Accertamenti.* — Per ogni abuso accertato sui trasporti di valori, merci, bestiame, veicoli, ecc. (art. 50 delle Condizioni e tariffe pei trasporti delle cose e art. 7 della Convenzione internazionale di Berna) deve compilarsi il verbale di accertamento modello *C-I* 486, anche quando non debbasi far luogo ad esazione di sopratasse, ma all'applicazione soltanto di una tassa maggiore di quella dovuta in base al peso ed alla natura della merce dichiarata.

Il verbale consta di due tagliandi, il primo dei quali deve essere rimesso al competente Controllo prodotti, come corrispondenza, dalla stazione o dal transito che rilevò l'abuso; il secondo deve essere allegato alla lettera di vettura che segue la spedizione fino a destino apponendo su di essa l'annotazione « *Emesso il verbale di accertamento N.* . . . . . . ».

L'invio del primo tagliando al competente Controllo prodotti dovrà effettuarsi entro i dieci giorni dalla sua compilazione.

Quando i mezzi e le esigenze del servizio lo permettano, lo scopritore deve accertare in modo concreto l'abuso riconosciuto, compilando, oltre il primo tagliando, la parte prima del secondo, in maniera da fare risultare chiaramente che l'accertamento fu completo; ciò a maggiore intelligenza della stazione di arrivo, la quale deve, in tal caso, tuttavia confermare la esistenza dell'abuso sulla seconda parte del detto tagliando.

Quando, invece, non sia possibile il concreto accertamento di cui sopra da parte dello scopritore, questi deve ugualmente compilare il primo tagliando del mod. *C-I* 486 e la parte prima del secondo limitandosi però a denunciare, nel modo più preciso, la natura dell'abuso, affinchè il definitivo accertamento sia fatto dalla stazione destinataria.

La stazione che procede in modo definitivo all'accertamento dell'abuso deve attenersi rigorosamente alle formalità prescritte dall'art. 20, paragrafo 4, delle Condizioni e tariffe, secondo il quale l'Amministrazione ha l'obbligo di invitare ad assistere alla verifica il mittente, se si procede nella stazione di partenza, o il destinatario, se si procede in quella d'arrivo.

L'invito deve essere fatto per iscritto sul modulo *C-I* 77, ritirando firma del mittente o del destinatario, secondo i casi.

Solo quando il mittente o il destinatario, invitati, non intervengano o quando la verifica, per circostanze eccezionali si renda necessaria nel corso del viaggio — *circostanze queste che debbono chiaramente essere annotate sul verbale* —, la stazione deve fare assi-

stere alla verifica due testimoni estranei alla ferrovia che debbono sottoscrivere il verbale.

Inoltre la stazione che procede all'accertamento ha l'obbligo di menzionare in tutte le parti della lettera di vettura il fatto irregolare constatato.

2. *Prelevamento di campioni.* — Qualora, nel procedere all'accertamento di abusi, sorgessero dubbi o contestazioni sulla qualità della merce, devono prelevarsi due campioni alla presenza del mittente, se la contestazione ha luogo in partenza, o del destinatario, se sorge all'arrivo; oppure, alla presenza di due testimoni estranei all'Amministrazione, quando la parte, invitata, si rifiutasse di intervenire.

Per la quantità di merce da prelevarsi e la confezione dei campioni, veggasi l'allegato *D* alle presenti norme.

I detti campioni sono da suggellare e sul loro involucro sono da indicare gli estremi della spedizione. La parte interessata od i testimoni, l'agente scopritore ed il capostazione devono apporvi la loro firma ed è pure da apporvi il timbro di stazione, facendo il tutto risultare dal verbale (mod. *C-I* 486).

Di tali campioni uno deve essere conservato in stazione e l'altro trasmesso subito, per esame e giudizio, al Servizio Movimento e Traffico (Ufficio tariffe) in Roma.

3. *Premi al personale.* — Al personale dei treni, a quello delle stazioni ed agli agenti in genere incaricati delle controllerie (1) che scoprono irregolarità od abusi nel trasporto delle cose, bagagli compresi, è accordato in premio il 25 % dell'importo delle somme che sono riscosse a titolo di sopratassa a norma delle vigenti condizioni e tariffe per i trasporti; il premio è ridotto al 10 % per le irregolarità riscontrate nella dichiarazione del peso delle spedizioni.

In nessun caso il premio potrà superare il massimo di L. 500 per ogni irregolarità od abuso.

Il premio è accordato anche sulla parte delle sopratasse che si riscuotono per i percorsi in servizio cumulativo colle altre ferrovie, quando sussista fra queste e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato apposita convenzione.

Se l'Amministrazione abbandona soltanto una parte delle sovratasse, il premio nelle misure sopra indicate viene computato sulla restante parte effettivamente riscossa, col minimo di L. 1.

Il personale non può reclamare alcun premio nel caso in cui non sia stata riscossa la sopratassa o in cui l'Amministrazione creda opportuno di rinunziarvi; in questo ultimo caso però l'agente

(1) S'intendono quelli di grado fino al 6°, questo compreso.

che ha scoperto l'irregolarità o l'abuso riceve un compenso, per ogni contravvenzione regolarmente accertata, nella misura del 10 % del complemento di tassa col minimo di L. 1 e col massimo di L. 40.

Uguale trattamento viene accordato quando, non essendo applicabili le soprattasse di cui l'art. 50 delle Condizioni e tariffe, sia tuttavia possibile, per l'oculata vigilanza di un agente, ricuperare delle somme per complemento di tasse che altrimenti sfuggirebbero all'Amministrazione.

4. *Ripartizioni dei premi e sanzioni in caso di irregolari accertamenti.* — In caso di erronea dichiarazione di peso, all'agente che ha accertato l'irregolarità mediante la pesatura spettano i nove decimi del premio e all'agente convalidante un decimo; in ogni altro caso di irregolarità i tre quarti del premio all'agente che accerta il fatto ed un quarto all'agente che lo convalida.

Se l'agente che redige la prima parte del verbale non *accerta*, ma *sospetta* l'esistenza di una irregolarità, il premio compete per metà all'agente che ne compila la detta prima parte e per metà a colui che fa l'accertamento é compila la seconda parte del verbale.

E' fatto assoluto divieto di compilare in partenza od in transito la seconda parte del verbale; i trasgressori non acquistano ad ogni modo alcun titolo alla parte di premio che compete all'agente della stazione di arrivo.

Ogni infrazione alle disposizioni di cui sopra che non consenta all'Amministrazione di riscuotere il complemento di tassa o le sopratasse dovute può portare all'addebito ai responsabili di una somma pari fino al 20 % di quella che l'Amministrazione non ha potuto incassare a causa diretta dell'infrazione stessa, con un massimo di L. 100 per spedizione, e salvo le sanzioni disciplinari che si giudicassero del caso. Nessun premio compete agli altri agenti che eventualmente cooperarono allo scoprimento dell'irregolarità, non sostenibile per l'inefficacia del verbale di accertamento.

5 *Liquidazione dei premi.* — La liquidazione del premio pari al 10 % del complemento di tasse, col minimo di L. 1 e col massimo di L. 40, viene eseguita dalle Sezioni Movimento e Traffico in seguito a speciali rapporti fatti, di volta in volta, dai Controlli prodotti competenti, sulla base dei verbali di accertamento che loro pervengono.

La liquidazione, invece, degli altri premi viene fatta direttamente dai Controlli prodotti, incaricati della revisione e contabilizzazione delle tasse riscosse, mediante compilazione di appositi elenchi che inviano alle competenti Sezioni Movimento e Traffico, le quali provvedono, previa detrazione della imposta di ricchezza mobile, ad inscrivere i relativi importi nei ruoli paga, a credito degli agenti interessati.

A tale uopo i predetti elenchi porteranno tutti gli estremi rispondenti ai vecchi moduli *C-1* 1017 con l'aggiunta di apposite finche

in bianco per le operazioni riguardanti l'ulteriore conteggio e *la detrazione della indicata tassa di ricchezza mobile.*

I premi sono corrisposti dopo trascorso il periodo della prescrizione nel caso in cui non sia stato presentato reclamo, e a vertenza definita se il reclamo sia stato presentato.

6. *Trasporti in servizio internazionale.* — Per la compilazione dei verbali di accertamento di abusi per i trasporti *dall'Italia nei servizi internazionali con lettera di vettura diretta e con tassazione da ferrovia a ferrovia*, debbonsi osservare anche le seguenti prescrizioni:

1° Qualora l'abuso venga accertato dalla stazione mittente, questa deve compilare definitivamente anche la seconda parte del verbale mod *C-I* 486 e provvedere al computo ed alla contabilizzazione della differenza di tassa e delle sopratasse per il percorso italiano;

2° Se l'abuso viene scoperto in una stazione intermedia, questa compilerà la prima parte del verbale nei modi d'uso, mentre viene fatto obbligo *alle stazioni sedi delle agenzie doganali di confine* di compilare definitivamente la seconda parte e di provvedere al computo ed alla contabilizzazione del complemento tasse e delle sopratasse per il percorso italiano, visto che le stazioni estere non conoscono le disposizioni della tariffa interna italiana;

3° Gli uffici contabili di transito dovranno stabilire il complemento delle tasse e le sopratasse per le percorrenze non italiane, contabilizzando il complemento come tassa estera in assegnato e la sopratassa come tassa accessoria italiana da addebitarsi alla ferrovia corrispondente.

Qulora il transito non fosse in grado di stabilire esattamente la tassa o la sopratassa estera, esso graverà la spedizione di un importo approssimativo quale tassa italiana da rispettarsi.

In tale caso alla regolarizzazione definitiva verrà provveduto in sede di controllo;

4° In caso di inosservanza di tali norme, l'ufficio di transito informerà l'ufficio superiore, per i provvedimenti del caso.

Ordine di servizio N. 68.

Recesso dal Controllo Comune della Società " Lariana „ di Navigazione sul Lago di Como.

Dal 1° giugno 1924 la Società « Lariana » di Navigazione sul Lago di Como cesserà di far parte del Controllo comune.

In conseguenza, da tale data, saranno ripristinate le gestioni contabili di transito nelle stazioni di Colico, Como San Giovanni (per i trasporti a G. V.), Como Lago (per i trasporti a P. V.) e Lecco.

Pertanto nei riguardi del servizio cumulativo con gli scali lacuali della detta Società, saranno da ritenere abrogate le disposizioni emanate con l'ordine di servizio n. 1-1920 relative al carteggio, alla tassazione, alla registrazione e contabilizzazione dei trasporti merci, ritornando in vigore le disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito » edizione luglio 1909, con le successive modificazioni.

Le gestioni di transito dovranno essere iniziate con i trasporti aventi data di partenza dalle nostre stazioni del 1° giugno p. v.

In conseguenza del recesso dovranno inoltre essere apportate le seguenti modificazioni all'Elenco alfabetico delle stazioni e degli Scali delle ferrovie concesse, delle Tramvie, dei laghi e delle linee di navigazione marittima ammesse al servizio comulativo italiano per i trasporti delle cose, elenco di recente distribuito a tutte le stazioni ed Uffici del Movimento e del Traffico a cura del Controllo Merci Cumulativo di Firenze:

1° Depennare la nota (2) alle avvertenze.

2° Cancellare i due asterischi che seguono l'indicazione della Società al n. 30 della terza pagina del citato « Elenco » e la nota relativa in calce alla pagina stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 29.

Pubblicità nell'interno delle carrozze ferroviarie.

In relazione alla circolare n. 49, pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 29 settembre s. a., si comunica che la « S. I. A. T. » Società Italiana Affissioni - Torino - (via

Roma 43) - concessionaria della pubblicità nell'interno delle carrozze ferroviarie - ha iniziato in questi giorni la messa in opera di materiale pubblicitario nelle carrozze a carrelli.

La pubblicità di cui trattasi è fatta coi seguenti mezzi:

1° Nei compartimenti di « prima classe » delle carrozze a carrelli, mediante:

a) fotografie, fototipie, cromo-litografie, stampe, ecc. introdotte nei quadri già destinati all'esposizione delle fotografie regionali, ad eccezione fatta dei quattro centrali (2 per parte) che debbono rimanere riservati alla propaganda turistica d'Italia;

b) iscrizioni o figure applicate nella parte inferiore degli specchi da mettersi in opera dalla concessionaria e collocati nelle cornici già esistenti nei compartimenti stessi.

2° Nei compartimenti di « seconda classe » delle carrozze a carrelli mediante fotografie, fototipie, cromo-litografie, stampe, ecc. introdotte in appositi quadri a vetri che la concessionaria sta mettendo in opera.

3° Nei compartimenti delle carrozze a carrelli di « terza classe » nei « corridoi » e « vestiboli » delle carrozze a carrelli di I, II, e III e miste, nonchè nelle rimanenti carrozze, mediante cartelli collocati in apposite cornici a vetro fornite e messe in opera dalla concessionaria.

4° In tutte le carrozze di I, II, III classe e miste a mezzo di cartoncini da appendersi alle reticelle porta-bagagli e mediante avvisi, opuscoli o calendari réclame, da distribuirsi a mano.

Nessuna forma di pubblicità è ammessa nelle carrozze adibite a servizi internazionali.

La messa in opera di tutto il materiale pubblicitario, nonchè la manutenzione delle cornici, vetri e specchi, spetta unicamente alla Concessionaria, che vi provvederà a mezzo di personale proprio: a tal uopo la Concessionaria ha costituito appositi Nuclei nelle seguenti stazioni: Torino P. N. - Milano C. - Venezia S. L. - Trieste C. - Genova P. P. - Bologna C. - Ancona - Firenze S. M. N. - Roma Termini - Napoli C. Bari - e Palermo C.

Tutto il materiale pubblicitario esposto nell'interno delle carrozze deve recare il timbro a secco di controllo; detta punzonatura sarà applicata nel modo seguente:

a) per il materiale da mettersi in opera nelle carrozze di I classe la punzonatura di controllo sarà applicata sull'angolo inferiore destro del cartello (*sinistra di chi guarda*);

b) per il materiale da mettersi in opera nelle carrozze di

II classe la punzonatura sarà apposta sul centro del lato inferiore;

c) per il materiale da mettersi in opera nelle carrozze di III classe la punzonatura sarà praticata sull'angolo interiore sinistro (*destra di chi guarda*);

d) il materiale pubblicitario di cui al punto 1°) della presente recherà il timbro a secco (eccezionalmente ad umido) sull'angolo inferiore sinistro (*destra di chi guarda*). I cartelli pubblicitari eventualmente affissi senza il predetto timbro di controllo costituiscono pubblicità abusiva.

Il Ministro
CIANO.

SENTENZA

Spedizioni a bagaglio - Perdita parziale.

1. — *Le Condizioni e Tariffe, approvate col R. Decreto 12 novembre 1921, n. 1585, sono state regolarmente pubblicate.*
2. — *L'Amministrazione può subordinare la spedizione a bagaglio di cose non contemplate nel* § 1, *dell'art.* 6 *delle Tariffe alla condizione che la sua responsabilità in caso di perdita sia limitata all'indennità fissa di L. 50 per chilogramma.* (Art. 58, § 2, a).
3. — *L'Amministrazione deve corrispondere soltanto le indennità previste negli art. 57 e segg. delle Tariffe anche se il ritardo, l'avaria o la perdita siano causati dal dolo o dalla colpa grave dei suoi agenti (art.* 56, § 1).

TRIBUNALE TORINO — 2-31 marzo 1924 - *Pres.* Martinengo - *Est.* Bozzi - Ditta Conti contro Ferrovie Stato.

PREMESSO IN FATTO.

Il 30 novembre 1922 la ditta Giuseppe Conti esibendo alla stazione di Torino P. N. lo scontrino n. 391-5494 Serie B richiedeva la riconsegna della spedizione a bagaglio proveniente da Napoli n. 398 del giorno 28 stata riconosciuta in partenza di due colli del peso di Kg. 52, ed in siffatta occasione si constatava fra la richiedente e la Ferrovia il minor peso della spedizione stessa di Kg. 9 per ammanco della merce (guanti di varia specie) verificatosi in uno dei colli manomesso.

Dei fatti rilievi veniva redatto regolare verbale in contradditorio delle parti ed in presenza di un funzionario di P. S. dopo di che la Ditta Conti riceveva e ritirava la parziale riconsegna dei colli con la merce restante.

In seguito la stessa, con reclamo 5 gennaio 1923, al Capostazione di Torino P. N. richiedeva il pagamento della merce mancante nella somma di L. 5833 rappresentante il suo prezzo e l'Amministrazione rispondeva di offrire esclusivamente l'indennizzo di L. 450, a norma delle disposizioni le-

gislative in vigore: con che disse che la vertenza nella sua fase amministrativa rimaneva chiusa.

Veniva allora iniziato il presente giudizio dalla ditta Conti mediante atto di citazione 26 aprile 1923, ove essa si fece a richiedere l'indennità suddetta in L. 5833 ed il rimborso proporzionale delle spese di porto in L. 50, come dalle sue conclusioni e l'Amministrazione convenuta non contestando la differenza del peso della spedizione, la qualità della merce mancante e l'obbligo suo del risarcimento, rinnovò a tacitazione delle ragioni avversarie l'offerta di L. 450, muovendo istanza di assolutoria da ogni maggior domanda, alla stregua delle eccezioni che si vengono esaminando.

RITIENE IN DIRITTO.

Doversi giudicare il rapporto dedotto in giudizio a norma delle nuove condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato approvate con R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585 ed andate in vigore il 1° gennaio 1922.

Oppone la ditta attrice che le stesse non possono trovare applicazione dal potere giudiziario in quanto il loro testo non sarebbe stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno secondo prescrive l'art. 1 delle preleggi: epperò si dovrebbe considerare quali legalmente non esistenti.

Il Collegio ravvisa infondato l'argomentare della attrice. Nella raccolta ufficiale delle leggi e decreti del Regno, volume 6 appendice anno 1921 al n. 1585 da pagina 1 a pagina 608, fu inserito il R. decreto 12 novembre 1921 che approva le nuove condizioni e tariffe, allegandovi il testo completo ed integrale di queste.

Nella *Gazzetta Ufficiale* del 26 novembre 1921, n. 277 fu dato l'annuncio di tale inserzione. Tanto sufficiente per la completa ed esatta osservanza delle norme costituzionali sulla pubblicazione delle leggi a norma dell'art. 1 delle preleggi summentovate.

Sussiste che la *Gazzetta Ufficiale* nè al n. 277 citato nè posteriormente riportasse per disteso il testo delle tariffe: ma ciò non era richiesto dalla disposizione generale succitata, ed in merito a quelle non si disconosce per contro che siasi provveduto dalla Amministrazione alla specifica forma di pubblicazione che, stante la specialità della materia, prescrive l'art. 273 della legge 20 marzo 1865: affissione nelle stazioni ferroviarie del Regno.

Nel merito l'assunto dell'Amministrazione Ferroviaria è sorretto dalle disposizioni vigenti.

L'art. 6 n. 1 enumera specificatamente le cose che l'Amministrazione stessa deve ammettere al trasporto come bagaglio ai prezzi prescritti dal successivo art. 77 ed al suo comma ultimo determina « l'Amministrazione *può* ammettere al trasporto come bagaglio anche altre cose, alle condizioni che essa sarà *per* stabilire ed ai prezzi prescritti (art. 77 citato).

Nello svolgimento di tale sua facoltà, la convenuta emanò provvedimento n. 424 inserto nella parte ufficiale del Bollettino Ferrovie dello Stato, in data 10 agosto 1922 ed avente per oggetto « Bagaglio degli abbonati » ove dispose che essa continuava a mantenere in vigore la concessione eccezionale fatta agli abbonati di presentare per la spedizione a bagaglio colli contenenti merci diverse che gli abbonati stessi trasportano per conto di terzi, applicando per tali trasporti il prezzo della classe II di cui all'art. 77 ma che, avvalendosi della succitata facoltà, concessa dall'art. 6 n. 1 ultimo comma, subordinava la concessione in discorso alla condizione che, nel caso di perdita parziale o totale, l'indennità da corrispondersi agli aventi diritto sarebbe stata commisurata in base a quella stabilita dall'art. 58, n. 2, lettera *a*) delle suddette condizioni e tariffe, anzichè a quelle indicate alla lettera *c*) di detta al n. 2: « Ora l'art. 58, n. 2 lettera *a*) determina che « in caso di perdita totale o parziale « l'Amministrazione corrisponde l'indennità di L. 50 per ogni chilogrammo di peso lordo e non altrimenti, mentre la lettera *c*) dello stesso art. 58 n. 2 avrebbe consentito, per la perdita delle merci stesse, l'indennità corrispondente al loro valore ordinario, debitamente comprovato.

Il provvedimento dell'Amministrazione Ferroviaria n. 424 del quale trattasi fu reso pubblico mediante affissione di relativo avviso a norma dell'art. 1, n. 2, come la ditta Conti oltre non contesta nelle note alla sua conclusionale.

Ora non è controverso (e perciò non si deve ammettere alla prova testimoniale) che la ditta Giuseppe Conti rivesta la qualità di abbonata ed eserciti il commercio di vettore per conto di terzi (corriere) e, non altrimenti che in tale veste, essa potè usufruire della eccezionale spedizione a bagaglio di merci, che, in ipotesi diversa ed in via normale, avrebbe dovuto spedire in diversa forma a grande od a piccola velocità.

Consegue da quanto si venne esponendo che l'indennità spettante alla attrice è quella appunto di L. 50, per ogni chilogramma della merce non riconsegnata e così corrisponde alla somma di L. 450. Inoltre spetta alla stessa attrice il rimborso della tassa di porto relativa alla parte di spedi-

zione perduta ed il suo importo rimane incontestato nella somma richiesta di L. 50, a sensi del n. 4, del citato art. 58.

L'attrice, che usufruì del favorevole disposto delle tariffe, in virtù del quale potè ottenere il trasporto a condizione di favore ed a tasse speciali, deve inscindibilmente per il vincolo contrattuale che l' astringe, accettare le tariffe stesse, in quanto limitato il suo diritto al risarcimento del che era o doveva essere consapevole.

Senza fondamento la ditta Conti sostiene che in ogni caso l'Amministrazione dovrebbe rifondere il valore ordinario delle merci non riconsegnate per il fatto ce l'ammahnco fu dovuto a reato di furto e graverebbe a carico della convenuta la responsabilità per colpa grave.

L'assunto dell'attrice contrasta col disposto dell'art. 56 n. 1 delle nuove tariffe, secondo il quale « l'Amministrazione deve corrispondere all'avente diritto per il ritardo per l'avaria e per la perdita parziale o totale di cui sia responsabile, l'indennità determinante negli articoli successivi, ad essa risponde dei proprii agenti ma, in qualunque caso, soltanto nei limiti delle indennità medesime ».

In sostanza l'Amministrazione dello Stato afferma il principiò della sua responsabilità indiretta per il fatto dei suoi dipendenti (art. 1153 C. C.) ma limita tale responsabilità, quanto al risarcimento dei danni, entro misure stabilite, e ciò in qualunque caso, vale a dire tanto nel caso che i suoi dipendenti debbano rispondere di colpa grave o lieve, quanto in quella che loro sia da ascriversi il dolo.

Che tale sia il senso da attribuirsi alla disposizione in esame, è reso manifesto dal rilievo che essa costituisce una restrizione esplicitamente aggiunta al precedente art. 132 delle tariffe 27 aprile 1885 il quale sanciva a carico dell'amministrazione una responsabilità, sotto questo aspetto, generale « l'Amministrazione è responsabile del personale che essa impiega nell'esecuzione dei trasporti ». Ciò in piena analogia coll'art. 29 della convenzione di Berna, per i trasporti internazionali : « la ferrovia risponde dei propri agenti e delle altre persone delle quali si serve per l'eseguimento dei trasporti da essa assunti ».

Anno XVI - N. 23

5 Giugno 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(8851) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

PARTE SECONDA — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

PARTE TERZA — **Ordini di servizio e Circolari** ***di durata determinata:***

PARTE QUARTA — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Errata-corrige.

Bollettino n. 22 - 1924; Parte I; Decreto Ministeriale 1° maggio 1924, pag. 326, ultimo capoverso dell'art. 1, dove è detto: « in nuova comunicazione con la terra » leggasi: « in buona comunicazione con la terra ».

Il titolo del decreto ministeriale 17 maggio 1924, pubblicato nel Bollettino n. 22 del 29 maggio 1924, deve essere modificato, sia nell'indice, che nel testo, come appresso:

17 maggio 1824 — D. M. interpretativo delle disposizioni riguardanti la concessione dei congedi e le qualifiche degli agenti da considerarsi operai agli effetti della legge sugli infortuni sul lavoro.

R. DECRETO 1° *maggio* 1924, *n.* 690, *riguardante lo stato giuridico ed economico del personale delle ferrovie dello ex Stato libero di Fiume* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 3 del R. decreto-legge 22 febbraio 1924, n. 211;
Visto il R. decreto 27 gennaio 1924, n. 228;
Sentito il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 21 maggio 1924, n. 120.

Art. 1.

I funzionari e gli agenti addetti alle Ferrovie di Fiume vengono assegnati definitivamente alla dipendenza delle Ferrovie dello Stato ed inscritti nei quadri di classificazione in vigore per il personale delle Ferrovie medesime a decorrere dal 1° marzo 1924 ed alle condizioni specificate nei seguenti articoli.

Dalla data di pubblicazione del presente decreto i suindicati funzionari ed agenti cesseranno dal partecipare allo stato giuridico derivante dall'applicazione dei regolamenti adottati dal Governo di Fiume ed avranno il trattamento stabilito dalle disposizioni vigenti per il personale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 2.

I funzionari e gli agenti originari delle Amministrazioni ferroviarie della cessata Monarchia austro-ungarica, confermati in servizio dal Governo di Fiume, saranno inquadrati nelle tabelle in vigore per le Ferrovie dello Stato con posizione equivalente a quella stabilita con il R. decreto 27 gennaio 1924, n. 228, per il personale del cessato regime in servizio nei territori annessi all'Italia con le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778.

A tale fine i suindicati funzionari ed agenti addetti alle Ferrovie fiumane saranno inizialmente considerati nella posizione che rivestivano al 3 novembre 1918 in base ai regolamenti in vigore a tale data presso le Amministrazioni di origine.

Art. 3.

Gli agenti assunti direttamente dal Governo di Fiume in pianta stabile saranno inquadrati negli organici del personale delle Ferrovie dello Stato tenendo conto del valore che la posizione di impiego da essi rivestita acquista nell'ordinamento gerarchico delle Ferrovie medesime, in rapporto alla funzione, all'anzianità di servizio ed ai requisiti richiesti e posseduti all'atto dell'assunzione in impiego.

Al solo fine di determinare la posizione economica spettante ad ogni agente al 1° marzo 1924, il suaccennato inquadramento sarà impostato dapprima nei quadri di classificazione approvati con la legge 7 aprile 1921, n. 368, sulla base dello stipendio e della qualifica di equiparazione che verrà

individualmente assegnata in relazione alla disposizione contenuta nel precedente comma.

Successivamente e con la decorrenza dal 1° marzo 1924 verranno applicati nei riguardi dei detti agenti i quadri di classificazione annessi al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651.

Le suaccennate disposizioni sono estese anche al personale in pianta temporanea assunto dal Governo di Fiume in seguito a pubblico concorso.

Gli agenti avventizi assunti dal Governo di Fiume otterranno la sistemazione a ruolo alle condizioni stabilite per il personale delle Ferrovie dello Stato con R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442.

Art. 4.

Il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato, in base alle disposizioni contenute nel presente decreto, provvederà a stabilire la posizione spettante al 1° marzo 1924 ad ogni singolo agente delle Ferrovie di Fiume nei quadri di classificazione in vigore per il personale delle dette Ferrovie dello Stato.

Le controversie derivanti dall' applicazione del decreto stesso saranno inappellabilmente risolute dalla Commissione costituita con l'art. 13 del R. decreto 6 dicembre 1923, numero 2651.

In conseguenza dell' assunzione definitiva dell' esercizio delle Ferrovie fiumane da parte delle Ferrovie dello Stato le piante organiche del personale d'ufficio di cui all'allegato *C* del citato R. decreto 6 dicembre 1923, modificate con l'art. 1 del R. decreto 13 gennaio 1924, n. 9, saranno aumentate come dal quadro allegato *A* firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro per i lavori pubblici e dal Ministro per le finanze.

Art. 5.

Con decreto Reale da emanarsi su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per le finanze verrà provveduto alla sistemazione del regime di quiescenza del suindicato personale addetto alle Ferrovie fiumane.

Le disposizioni del presente decreto non sono applicabili agli agenti che non si trovino nella condizione voluta dalle vigenti norme concernenti il riconoscimento e l'acquisto della cittadinanza italiana.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei

decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

ALLEGATO A

Piante organiche del personale degli uffici ferroviari.

Gradi	QUALIFICHE	Quantità	Totale
1°	Capi servizio principali e capi compartimento di 1ª classe	16	
1°	Capi servizio e capi compartimento di 2ª classe	22	
2°	Ispettori capi superiori	86	
3°	Ispettori capi e cassieri principali	270	
4°	Ispettori principali e cassieri di 1ª classe	419	
5°	Ispettori di 1ª classe e cassieri di 2ª classe		
6°	Ispettori di 2ª classe	679	
7°	Allievi ispettori		
			1,492
6°	Segretari tecnici capi, segretari capi, disegnatori capi e revisori capi	748	
7°	Segretari tecnici principali segretari principali, disegnatori principali e revisori principali	1,960	
10°	Segretari tecnici, segretari, disegnatori, revisori e assistenti lavori	6,211	
			8,919
11°	Commessi (1)	3,068	3,068
			13,479

(1) Comprese le scrivane e le commesse fino ad eliminazione.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per i lavori pubblici: CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze: A. DE' STEFANI

R. Decreto-Legge 1° *maggio* 1924, *n.* 761, *concernente il computo del servizio coloniale a favore degli agenti delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 30 settembre 1922, n. 1290;
Visto il R. decreto 18 dicembre 1922, n. 1637, modificato col R. decreto-legge 17 maggio 1923, n. 1284;
Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze e con quello per le colonie;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A partire dal 1° gennaio 1924, per gli agenti delle ferrovie dello Stato stabili, in prova e del ruolo aggiunto, il servizio effettivamente prestato nelle Colonie italiane in qualsiasi epoca dalla loro fondazione nella suddetta qualità o in quella di impiegato di ruolo di altre Amministrazioni dello Stato è computato, agli effettti dell'anzianità per gli aumenti periodici di stipendio, con applicazione delle disposizioni degli articoli 5, 6 ed 8 del R. decreto 18 dicembre 1922, n. 1637, modificate cogli articoli 11, 12 e 13 del R. decreto-legge 17 maggio 1923, n. 1284.

Art. 2.

Il servizio prestato nelle Colonie italiane anteriormente al 1° gennaio 1924 è computato colle norme dell'articolo precedente agli effetti della determinazione degli stipendi degli agenti nella qualifica rivestita alla data stessa.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 27 maggio 1924, n. 125.

Art. 3.

Le norme per l'applicazione dei benefici concessi dai precedenti articoli saranno stabilite dal Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato, anche in eccezione al disposto del 1° comma dell'art. 134 del vigente regolamento per il personale delle Ferrovie dello Stato.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — FEDERZONI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 8 *maggio* 1924, *n.* 697, *circa l'acquisto, nell'interesse dell'azienda ferroviaria, di locomotive in conto riparazioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 21 maggio 1924, n. 120.

Art. 1.

L'amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per l'importo di L. 47,000,000, per far luogo al pagamento di L. 31,000,000, importo di 50 locomotive ordinate in Germania in conto riparazioni e di L. 16,000,000, importo delle spese di dogana relative tanto a dette locomotive quanto ad altre 200 locomotive ex tedesche cedute all'Italia in seguito all'armistizio.

Art. 2.

In dipendenza dell'autorizzazione di cui all'articolo precedente, verrà corrisposta alla detta Amministrazione ferroviaria, a titolo di sovvenzione, la suindicata somma di L. 47,000,000, che sarà inscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze ed erogata a mezzo di mandati commutabili in quietanze di entrata: per L. 31,000,000 a favore del capitolo riguardante il ricavo dall'alienazione di materie cedute dai Governi di Germania ed Austria a titolo di riparazione dei danni di guerra e per L. 16,000,000 a favore del capitolo relativo ai dazi doganali.

Nel bilancio della predetta Amministrazione delle ferrovie dello Stato la ripetuta somma di L. 47,000,000 sarà inscritta nell'entrata come introito straordinario da assegnare alle spese di carattere patrimoniale e nella spesa al capitolo relativo all'acquisto di materiale rotabile.

Art. 3.

Il Ministro per le finanze provvederà, con proprio decreto, a introdurre nei suindicati stati di previsione le variazioni dipendenti dal presente decreto.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. Decreto-Legge 8 *maggio* 1924, *n.* 780, *contenente variazioni al bilancio delle Ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario* 1923-24. (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 17 giugno 1923, n. 1263;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello per le comunicazioni:
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24 sono apportate le variazioni di cui all'unita tabella, firmata, d'ordine Nostro, dai Ministri proponenti.

Art. 2.

Lo stanziamento del capitolo n. 386 « Assegnazione straordinaria all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a pareggio del bilancio per l'esercizio finanziario 1923-24 » dello stato di previsione del Ministero delle finanze per l'esercizio stesso è diminuito della somma di L. 74.300.000.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge e andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — De' Stefani — Ciano.

Visto, *il Guardasigilli*: Oviglio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 28 maggio 1924, n. 126.

Tabella di variazione al bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24.

ENTRATA.

TITOLO I. — PARTE ORDINARIA

SEZIONE I. — *Rete ferroviaria e Stretto di Messina.*

§ 1. — *Prodotti del traffico.*

	Lire
Cap. n. 2 - Prodotti delle Ferrovie secondarie sicule	2,000,000.
Cap. n. 4. - Prodotti della navigazione dello Stretto di Messina	+ 2,500,000.

§ 2. — *Introiti indiretti dell'esercizio.*

	Lire
Cap. n. 5 - Redditi patrimoniali	3,300,000.
Cap. n. 9 - Prodotti per servizi accessori	+ 4,500,000.
Cap. n. 10 - Introiti indiretti delle Ferrovie secondarie sicule	+ 100,000.
Cap. n. 11 - Introiti indiretti delle Ferrovie sarde	+ 100,000.
Cap. n. 12 - Introiti della gestione marittima di Genova Molo Vecchio	9,000,000.
Cap. n. 13 - Utili di magazzino	+ 10,000,000.

§ 3. — *Entrate eventuali.*

	Lire
Cap. n. 14 - Proventi eventuali	10,000,000.
Cap. n. 18 - Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione	74,300,000.

§ 4. — *Introiti per rimborsi di spesa.*

	Lire
Cap. n. 21 - Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	— 10,000,000.
Cap. n. 22 - Ricuperi di carattere generale	10,000,000.
Cap. n. 23 - Ricuperi dei servizi	— 4,000,000.
Cap. n. 24 - Introiti a rimborso di spesa delle Ferrovie secondarie sicule	400,000.
Cap. n. 25 - Introiti a rimborso di spesa delle Ferrovie sarde	— 600,000.
Cap. n. 29 - Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione, ecc.	+ 1,000,000.

SEZIONE II — *Navigazione.*

§ 2. — *Introiti diversi della navigazione con le isole.*

	Lire
Cap. n. 33. - Noli marittimi	— 800,000.
Cap. n. 35. - Ricuperi diversi e versamenti di materiali fuori uso od esuberanti	— 1,100,000

§ 3. — *Prodotti della navigazione libera.*

Cap. n. 36. - Introiti dei servizi di navigazione libera	— 1.000.000.—

TITOLO VII — OPERA DI PREVIDENZA PER GLI ORFANI E FAMIGLIE DEL PERSONALE E BUONUSCITA.

Cap. n. 79-*bis* (di nuova istituzione). - Ritenute al personale per assegni giornalieri di malattia	p. memoria
Totale delle variazioni della entrata	— 92.900.000.—

SPESA.

TITOLO I — PARTE ORDINARIA

SEZIONE I — *Spese d'esercizio delle ferrovie dello Stato e dello Stretto di Messina.*

§ 1. — *Servizi della Direzione generale.*

	Lire
Cap. n. 1. - Personale	— 14.700.000.—
Cap. n. 2. - Forniture, spese ed acquisti	— 7.700.000.—

§ 2. — *Servizio movimento e traffico.*

Cap. n. 3 - Personale	— 24.000.000.—
Cap. n. 4. - Forniture, spese ed acquisti	— 24.900.000.—
Cap n. 5. - Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni	— 68.000.000.—
Cap. n. 6. - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	— 2.000.000.—

§ 3. — *Servizio materiale e trazione.*

Cap n. 7. - Personale	+ 31.000.000.—
Cap. n. 8. - Forniture, spese ed acquisti	— 53.800.000.—
Cap. n. 9. - Manutenzione del materiale rotabile	+ 19.000.000.—

§ 4. — *Servizio lavori e costruzioni.*
(Modificata la denominazione)

Cap. n. 10 - Personale	+ 53.000.000.—
Cap. n. 11. - Forniture, spese ed acquisti	+ 21.100.000.—
Cap. n. 12. - Manutenzione della linea	+ 14.000.000.—

§ 5. — *Unità speciale - Elettrificazione.*
(Soppresso).

Cap n. 13 - Personale	— 16.800.000.—
Cap. n. 14. - Forniture, spese ed acquisti	— 2.300.000.—
Cap. n. 15. - Manutenzione degli impianti di elettrificazione	— 3.700.000.—

§ 6. — *Linee secondarie a scartamento ridotto.*
(Gruppo Sicilia).

Cap. n. 17. - Forniture, spese ed acquisti	—	360,000.—
Cap. n. 18. - Manutenzione materiale rotabile	+	2,200,000.—
Cap. n. 19. - Manutenzione della linea	+	400,000 —

§ 7. — *Ferrovie Sarde.*

Cap. n. 20. - Personale	+	600,000.—
Cap. n. 21. - Forniture, spese ed acquisti	—	2,600,000.—
Cap. n. 22 - Manutenzione materiale rotabile	+	400,000.—
Cap. n. 23. - Manutenzione della linea	+	400,000.—

§ 9. — *Spese generali attinenti al personale.*

Cap. n. 26. - Annualità corrispondente alla integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919	—	85,000,000.—
Cap. n. 29. - Spese per assegni e indennità diverse al personale	+	103,200,000.—

Spese generali diverse.

		Lire
Cap. n. 39 - Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	+	1,700,000.—
Cap. n. 40. - Spese per la sorveglianza dei trasporti	—	500,000.—
Cap. n. 41. - Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune e di altre Amministrazioni	+	3,800,000.—
Cap. n. 42. - Compensi ad Amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni	+	6,700,000.—
Cap. n. 43. - Spese per il servizio degli autoveicoli	—	1,700,000.—
Cap. n. 44. - Spese eventuali	+	14,000,000.—

§ 10. — *Servizi secondari.*

Cap. n. 45. - Servizi accessori ad impresa od in economia	+	800,000.—
Cap. n. 46. - Gestione marittima di Genova Molo vecchio	—	7,000,000 —
Cap. n 47. - Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553)	+	600,000.—

SEZIONE II. — *Esercizio di navigazione.*

§ 1. — *Navigazione con le isole.*

Cap. n. 49 - Forniture, spese ed acquisti	—	3,400,000.—
Cap. n. 50 - Indennizzi	+	50,000.—
Cap. n. 51 - Ancoraggi e spese portuali	+	650,000.—
Cap. n. 52 - Noleggio di piroscafi	—	700,000.—

§ 2. *Navigazione libera.*

Cap n. 55 - Forniture, spese ed acquisti . . 470, 00.

SEZIONE III. — *Spese complementari.*

Cap. n. 59 - Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore . 15.000.000. —

SEZIONE IV. — *Spese accessorie.*

§ 1. — *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.*

Cap. n. 66 - Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento 49.204.715.86

Cap. n 67 Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di tesoreria (art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638) . — 13.750.000.

Cap n 68 - Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429) — 5,044,715.86

Cap. n. 71 - Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori . . . . . . + 1,500,000. —

Cap. n 74 - Elettrificazione delle linee . . + 3,600,000.—

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.*

Cap. n. 76 - Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale + 20,000,000. —

TITOLO II. - PARTE STRAORDINARIA.

Cap. n. 80 - Acquisto di materiale rotabile . . — 12,000,000.—

Cap. n. 82 - Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti . . . . + 12,000,000. -

TITOLO VII OPERA DI PREVIDENZA

PER GLI ORFANI E FAMIGLIE DEL PERSONALE E BUONUSCITA.

Cap. n. 118 *bis* (di nuova istituzione) - Assegni giornalieri di malattia . . . . per memoria

Totale delle variazioni della spesa . . — 92,900,000.-

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
A. DE' STEFANI

R. Decreto-Legge 22 *maggio* 1924, *n.* 788, *relativo allo storno dei fondi per pagamento di carbone all'Amministrazione ferroviaria, nello stato di previsione delle spese del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario* 1923-24. (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 17 giugno 1923, n. 1263;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1923-24, sono apportate le seguenti variazioni:

Capitolo n. 450. — Saldo della gestione delle linee ferroviarie delle nuove Provincie, ecc. — L. 6,770,000;

Capitolo n. 450 *bis* (nuovo). — Rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato del prezzo del carbone da esse fornito per i servizi pubblici della città di Fiume, + lire 6,770,000.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, ed andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di arlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — De' Stefani.

Visto, *il Guardasigilli*: Oviglio.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 maggio 1924, n. 127.

DECRETO MINISTERIALE 15 *aprile* 1924, *riguardante il cambiamento di nomi del Comune, della stazione ferroviaria e dell'ufficio postale e telegrafico di Rovigno* (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Vista la deliberazione 14 ottobre 1923, con la quale il Consiglio comunale di Rovigno propone il cambiamento della denominazione del Comune in quella di « Rovigno d'Istria »;

Visti i pareri favorevoli espressi dalla Giunta provinciale straordinaria per l'Istria con deliberazione 22 giugno 1923, dal Ministero delle poste e dei telegrafi con nota 8 febbraio 1924, n. 12063, e dal Ministero dei lavori pubblici (Ispettorato generale delle ferrovie) con nota 7 marzo 1924, n. 4678;

Visto l'art. 1, secondo comma del R. decreto 29 marzo 1923, n. 800, che determina la lezione ufficiale dei nomi dei Comuni e di altre località dei territori annessi con le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Decreta:

Il nome del comune di Rovigno, contenuto nell'elenco n. 1, allegato al R. decreto 29 marzo 1923, n. 800, è cambiato in quello di « Rovigno d'Istria ».

Sono analogamente cambiati i nomi della stazione ferroviaria e dell'ufficio postale, telegrafico e telefonico di Rovigno contenuti nell'elenco medesimo.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 15 aprile 1924.

p. *Il Ministro*: A. FINZI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 maggio 1924, n. 123.

DELIBERAZIONE *del 26 aprile 1924, n. 3404, relativa al passaggio del riparto « Studi sui terreni e petrografia » dal Servizio lavori e costruzioni all'Istituto sperimentale.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a)* del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;
Vista la propria deliberazione 27 giugno 1923, n. 1275;
Visto la proposta del Segretario generale;

Delibera:

Art. 1.

Il riparto « Studi sui terreni e petrografia », passato dall'Istituto sperimentale al Servizio lavori e costruzioni - Ufficio 4°, con deliberazione 27 giugno 1923, n. 1275, ritorna a far parte della Sezione 2ª dell'Istituto sperimentale medesimo.

Art. 2.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° maggio 1924.

Roma, 26 aprile 1924.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Il Ministro: CARNAZZA.

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 17-1924, pag. 171. Nella quinta riga dell'ordine di servizio n. 51, relativo ad estensione di servizio nella fermata di Viadana Bresciana, sostituire la lettera G con la lettera P.

COMUNICATI

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che, con deliberazione del Commissario straordinario in data 18 ottobre 1923, il manovale avventizio Bettelli Umberto, della Sezione lavori di Napoli, è stato dispensato dal servizio con decorrenza 31 ottobre 1923, in applicazione all'art. 2 del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che, con deliberazione del Commissario straordinario in data 25 dicembre 1923, il guardiano Berger Giovanni (ex gestioni), della Sezione lavori di Venezia, è stato dispensato dal servizio con decorrenza 31 dicembre 1923, in applicazione all'art. 3 del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che, con deliberazione del Commissario straordinario in data 19 novembre 1923, il frenatore Gabrielli Magno (238366), del deposito P. V. di Bolzano, è stato dispensato dal servizio con decorrenza 30 novembre 1923, in applicazione all'art. 2 del R. decreto 28 gennaio 1923 n. 153.

i sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del dei personale si rende noto che, con deliberazione del Commiss..rio straordinario in data 20 agosto 1923, l'accenditore

Davi Alberto (155233), del deposito locomotive di Novara, è stato dispensato dal servizio con decorrenza 1° settembre 1923, in applicazione all'art. 3 *a*) del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, per scarso rendimento di lavoro.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che, con deliberazione del commissario straordinario in data 19 novembre 1923, il frenatore Conte Darvin (166556), del deposito P. V. di Belluno, è stato dispensato dal servizio con decorrenza 30 novembre 1923, in applicazione all'art. 3 *a*) del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143 per scarso rendimento di lavoro.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che, con deliberazione del Commissario straordinario in data 18 ottobre 1923, il manovale Necchi Giulio (237201), della Sezione Materiale e Trazione di Firenze, è stato dispensato dal servizio, con decorrenza 31 ottobre 1923, in applicazione all'art. 2 del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che, con deliberazione del Commissario straordinario in data 25 dicembre 1923, il manovale i. p. Quarantino Giovanni (239034), della Sezione Movimento e Traffico di Bari, è stato dispensato dal servizio con decorrenza 31 dicembre 1923, in applicazione all'art. 3 *a*) del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, per scarso rendimento di lavoro.

Ordine di servizio N. 69.

Regolamento per la circolazione dei treni, edizione 1923.

E' in corso di stampa il nuovo Regolamento per la Circolazione dei treni (edizione 1923), approvato con deliberazione 2362 del 5 dicembre 1923 del Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Tale Regolamento che aggiorna e, in qualche disposizione, modifica quello oggi in vigore, edizione 1905, dovrà, dalla data che si fa riserva d'indicare, essere osservato in sostituzine di quello attuale, delle Norme per i dirigenti, dell'Istruzione per l'effettuazione dei treni Reali e delle pubblicazioni in materia di circolazione fin qui emanate, che dalla stessa data dovranno essere considerati abrogati.

Ai dirigenti il movimento, ai conduttori capi, ai conduttori principali, agli agenti incaricati della sorveglianza del servizio dei deviatori ed ai sorveglianti del Servizio Lavori e Costruzioni, dovrà essere consegnata copia del Regolamento per la circolazione dei treni, edizione 1923, e ad ogni stazione e posto di movimento le nuove tabelle: « Formule dei telegrammi di movimento » e « Formule più comuni per le prescrizioni ai treni ».

Chi riceve la nuova pubblicazione rilascerà regolare ricevuta scritta al proprio superiore immediato, che provvederà all'invio delle ricevute stesse alla rispettiva Sezione Compartimentale per essere conservate nelle posizioni personali dei singoli agenti.

Gli uffici predetti debbono assicurarsi che i dipendenti agenti interessati siano stati forniti della copia del nuovo Regolamento e ogni stazione e posto di movimento delle relative tabelle, e quindi, a tempo debito accertarsi che sia stata presa piena ed esatta conoscenza delle nuove disposizioni.

Si fa viva raccomandazione a tutto il personale interessato perchè ciascuno, nell'ambito delle proprie cognizioni, facoltà ed attribuzioni, si adoperi con interessamento per la sicura e fedele applicazione delle nuove disposizioni, a partire dal giorno che verrà indicato e si fa affidamento, specialmente per i primi giorni dell'entrata in vigore delle disposizioni medesime, su una maggiore diligenza ed intensa

sorveglianza da parte di tutti gli agenti che hanno incarico di dirigenza o d'ispezione.

A facilitare lo studio del nuovo Regolamento si segnalano le *principali* varianti che nel nuovo testo si riscontrano.

Classificazione dei treni:

I treni vengono classificati in *ordinari, straordinari* e *supplementari* abbandonandosi l'attuale suddivisione degl straordinari in facoltativi e speciali.

Lo straordinario che modifica l'orario di altri treni, o che richiede che non vengano effettuati, è contraddistinto in orario con apposito segno convenzionale (Art. 2, *2. 3. 4. 5*).

Dispacci di movimento:

Nelle linee o tratti di linea autorizzati, si ammette, sotto l'osservanza di apposite cautele, la corrispondenza telefonica per i dispacci di movimento senza l'audizione del terzo agente (Art. 4. *1. 7*).

Si stabilisce che la comunicazione telegrafica fatta col segnale di allarme « S. O. S. » abbia valore di telegramma di movimento (Art. 4. *11*).

Telegramma di libero transito:

Si stabilisce che il telegramma di libero transito debba essere accordato d'iniziativa della stazione in cui avviene la precedenza o l'incrocio (Art. 5. *8*).

Interruzione del funzionamento del telegrafo e del telefono:

Si fissano le disposizioni per regolare il distanziamento dei treni nel caso d'interruzione telegrafica e telefonica (Art. 8. *3*).

Manovre nelle stazioni:

Si fissano le disposizioni per regolare la partenza dei treni da una stazione, che dopo avere ricevuto da quella limitrofa il telegramma formula 10:

« *Treni seguenti tr. . . . . attendano a . . . . mia via libera* »

non possa, per sopravvenuta interruzione telegrafica, corrispondere con la stazione che le ha rivolto tale ordine (Art. 9. *11*).

Partenza, percorso ed arrivo dei treni:

Si stabilisce in modo preciso il significato dell'ordine dato al macchinista di viaggiare con precauzione (Art. 14. *8*).

Vengono modificate le disposizioni attuali per il ricevimento sia del treno non preavvisato dell'uscita ingombra, anche quando si tratti di incrocio, sia del treno non preavvisato del ricevimento in binario deviato, mentre di norma è ricevuto in binario di corretto tracciato (Art. 14. *15*).

Effettuazione treni straordinari:

Si portano varianti alle attuali disposizioni relative sia all'annuncio dell'effettuazione di un treno straordinario, sia alla conferma che debbono darne le stazioni, nonchè a quelle relative agli avvisi ai treni interecssati (Art. 15. *6. 11. 20*).

Effettuazione treni supplementari:

Si stabiliscono le precauzioni da adottare nel caso di mancata conferma dell'effettuazione di un treno supplementare (Art. 16. *8*).

Soppressione, fusione e sostituzione di treni:

Si fissano le precauzioni da adottare quando, nel caso della soppressione di un treno, non si possa ottenere la conferma sia dalla stazione dove ha incrocio il primo treno; che in base all'orario vi dovrebbe arrivare dalla stessa parte del treno soppresso e dopo questo, sia da una delle stazioni che sono da considerarsi sempre d'incrocio (Art. 17. *3*).

Si introducono semplificazioni alle attuali disposizioni circa la fusione dei treni (Art. 17. *4*).

Precedenze anormali:

Si riducono e semplificano gli avvisi ai treni nei casi di precedenze anormali (Art. 25. *10. 13*).

Si fissano le precauzioni da adottare nel caso che non sia stato possibile avvisare dello spostamento della precedenza, o comunque della variazione nella successione dei treni, sia una stazione nella quale il treno che parte in precedenza ha incrocio, sia una stazione di diramazione qualora in questa il treno stesso non abbia fermata d'orario. (Art. 25. *14*).

Si stabilisce che il treno, che in caso di precedenza parta con anticipazione di corsa, conservi i propri incroci e precedenze (Art. 25. *17. 18*).

Spostamento degli incroci:

Si dispone che il dirigente che ha ricevuta proposta di spostamento d'incrocio da lui non giudicata conveniente e sulla quale il proponente insista abbia a rispondere col telegramma di rifiuto (Art. 27. *4*).

Si stabiliscono le norme che devono essere adottate dal dirigente della stazione, alla quale è stata fatta proposta di spostamento d'incrocio quando egli, dopo aver fatto dare al treno da trattenere, non avente fermata nella sua stazione, la relativa prescrizione da stazione precedente, avesse a riconoscere in seguito non più opportuno effettuare l'incrocio nella propria stazione per ritardo avvenuto nel frattempo nella corsa del treno che dovrebbe avanzare (Art. 27. *5*).

Si fissano le disposizioni e le precauzioni per regolare, sulle linee a semplice binario esercitate col blocco, gli spostamenti d'incrocio nel caso di interruzione telegrafica e telefonica (Art. 27. *13*).

Locomotive di rinforzo ai treni e viaggio delle locomotive isolate:

Si ammette che per le locomotive che viaggiano isolate, non occorra la scorta di un agente del movimento (Art. 32. *4*).

Si fissano le disposizioni per regolare sulle linee a semplice binario la partenza di un treno dalla stazione che attende il giunto di una locomotiva che ha effettuata la spinta all'ultimo treno arrivato in senso contrario abbandonandolo in piena linea, quando siasi nel frattempo interrotto il funzionamento del telegrafo e del telefono. (Art. 32. *9*).

Circolazione sul binario illegale:

Si disciplina sulle linee a doppio binario la riduzione della circolazione a binario unico in due modi diversi, a seconda che l'interruzione sia preveduta e disposta d'ordine superiore oppure accidentale (Art. 34. *1. 5*).

Si completano le disposizioni relative alla circolazione sul tratto di binario unico a mezzo dell'agente pilota (Art. 34. *6*).

Si disciplina l'inoltro da stazione a stazione, nei casi autorizzati dalle Sezioni Movimento e Traffico, di un treno sul binario illegale, pur mantenendo sull'altro il servizio normale, in modo che i due binari possano essere contemporaneamente percorsi nello stesso senso (Art. 34. 8).

Si danno le disposizioni di movimento per un treno preceduto da staffetta (Art. 38).

La nuova pubblicazione oltre il testo del Regolamento per la Circolazione dei treni comprende come allegati le « Norme per l'indicazione degli incroci e delle precedenze negli orari di servizio » e la vigente « Istruzione per la circolazione dei carrelli ».

In apposita circolare che sarà distribuita agli Uffici interessati dell'Esercizio sono riunite le disposizioni riguardanti la compilazione e la distribuzione degli orari dei treni straordinari, con orario appositamente stabilito, per i viaggi dei Reali o di Sovrani esteri.

Nel nuovo Regolamento non figurano le disposizioni relative all'applicazione del « Regime Speciale » di cui all'annotazione prima posta in calce all'indirizzo quarto della Tabella degli Indirizzi Convenzionali, perchè si è previsto che le disposizioni stesse possano trovare sede più adatta in altra pubblicazione di servizio in corso di studio.

A regolare intanto l'applicazione di detto « Regime Speciale » si danno le seguenti disposizioni:

a) Sulle linee a semplice binario deve essere regolata col consenso telegrafico la corsa del treno al quale viene applicato il regime speciale.

b) Sulle linee esercitate col « blocco » funzionante regolarmente, fra le stazioni aventi fra di loro più di un posto intermedio, deve essere applicato il telegramma del giunto, rispetto al treno precedente e susseguente a quello al quale devesi applicare il regime speciale.

c) I dirigenti debbono visitare personalmente tutti i deviatoi, tanto in entrata che in uscita, che debbono essere percorsi dal treno al quale viene applicato il « Regime Speciale » anche se i deviatori sono provvisti di collegamento di sicurezza o sono manovrati da apparato centrale o sono assicurati con fermascambio di sicurezza.

I deviatoi incontrati di punta dal treno e non assicurati nello loro posizione (per il ricevimento del treno) da collegamento di sicurezza dovranno essere presenziati dal dirigente, il quale assisterà al passaggio del treno:

— sul posto se i deviatoi sono manovrati a mano od anche a mezzo di apparato centrale nel caso in cui mediante quest'ultimo i deviatoi stessi non siano assicurati da fermascambio;

— in cabina se la manovra viene fatta a mezzo di apparato centrale che coi deviatoi manovri anche i relativi fermascambi.

Nelle stazioni in cui la visita ai deviatoi è affidata ad apposito agente, il dirigente potrà, mediante ordine scritto, dare all'agente stesso l'incarico del presenziamento sul posto o in cabina del passaggio del treno.

Modicazioni che debbono essere introdotte nelle pubblicazioni di servizio.

Con l'entrata in vigore del Regolamento per la circolazione dei treni, edizione 1923, debbono essere apportate modificazioni alle seguenti Istruzioni ora in vigore, già aggiornate secondo il Regolamento sui segnali, edizione 1922:

Istruzione per il personale dei treni:

Art. 9, comma 4 — Art. 11, comma 4 — Art. 30, comma 1 e 2 — Art. 32, comma 1, 2 e 3.

Vengono poi aggiunti gli articoli 8-*bis* e 32-*bis*.

Istruzione per il servizio dei Macchinisti e Fochisti:

Art. 7, comma 3 — Art. 15, comma 3 — Art. 17, comma 3.

Istruzione per il personale di vigilanza della linea:

Art. 23 — Art. 24 — Art. 41, comma 2 — Art. 42, comma 2.

All'Art. 40 si aggiunge il comma 5, all'Art. 43 si aggiunge il comma 5, ed all'Art. 51 un capoverso.

Viene poi aggiunto l'Art. 41-*bis*.

Dette modificazioni saranno comunicate a mezzo di appositi listini stampati a parte, di formato uguale a quello delle pubblicazioni a cui si riferiscono e saranno distribuite agli agenti interessati per l'aggiornamento delle pubblicazioni in loro possesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9 e 15.

Ordine di servizio N. 70.

Trasporti per conto delle Società Cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite tra agenti delle ferrovie dello Stato.

La Società cooperativa edile fra ferrovieri « Italia » di Bologna, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite tra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con l'ordine di servizio n. 82/1920.

Il nome della detta Società deve quindi essere aggiunto nell'elenco allegato A al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Circolare N. 30.

Radiazione dal parco F. S. di una carro serbatoio di proprietà privata.

E' stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli del carro serbatoio da vino Mv. 949600 immatricolato a nome della ditta Francesco Piccarreta di Giuseppe - Corato.

Detto carro dovrà perciò essere cancellato a pag. 297 dell'elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco Ferrovie dello Stato (edizione 1921) e ne dovrà essere vietata la circolazione sulla nostra rete col trattamento previsto per i carri privati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Ministro
CIANO.

SENTENZA

Spedizioni a bagaglio - Perdita parziale.

Se campionari di oggetti preziosi sono spediti a bagaglio e dichiarati semplicemente « campionari », nel caso di perdita parziale è dovuta l'indennità fissa di L. 50 per ogni chilogramma mancante, (art. 58, par. 2, a-Tariffe), nonostante la Stazione di arrivo, constatata l'irregolare dichiarazione, abbia esatto il complemento di tassa e la sovratassa (art. 50) sull'intera spedizione.

TRIBUNALE TORINO — 19-23 maggio 1923 - *Pres.* Garitta - *Est.* Berrini - Ditta Righini contro Ferrovie dello Stato.

(*Omissis*).

Nella causa iniziata il 9 dicembre 1922 contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'attrice ditta Desiderio Righini e figlio di Torino premetteva che il 20 aprile 1922 veniva fatta da Napoli a Torino la spedizione di bagaglio n. 217, ma alla stazione d'arrivo a Porta Nuova di Torino si elevava processo verbale 24 aprile 1922 per la mancanza di 16 kg. di merce; e però essa destinataria il 28 aprile 1922 proponeva regolare reclamo in doppio al Capo stazione di Porta Nuova. Non essendosi composta la vertenza, la ditta Righini domandava giudizialmente la condanna della convenuta Amministrazione al pagamento della somma di L. 8000, in base a L. 500 per kg. di merce mancante a seconda delle disposizioni dell'art. 58 comma *C*, paragr. 2° delle vigenti Tariffe ferroviarie.

Non contestava la convenuta Amministrazione d'essere tenuta ad indennizzare l'attrice ditta Righini; ma sosteneva che, in virtù delle vigenti Tariffe, doveva un indennizzo ben minore del preteso, e cioè di sole L. 50 per kg., e però complessivamente di L. 800 che già erano state antegiudizialmente ma invano offerte.

OSSERVA IN DIRITTO.

Che l'art. 6 delle nuove condizioni e tariffe per i trasporti di cose sulle Ferrovie dello Stato, approvate ed emanate con R. decreto-legge 12 novembre 1922, n. 1585, già vigenti al tempo della spedizione in questione, elenca le varie spedizioni a bagaglio, distinguendo alla lett. *C*, paragr. 1° i semplici campionari, e alla lettera *N* i campionari di altri oggetti preziosi, meglio precisati dal richiamato art. 77; fra i quali i campionari di pelli da pellicceria.

L'indennità per la perdita è nelle nuove Condizioni regolata dall'art. 58 paragr. 2, il quale stabilisce, fra l'altro, alla lett. *A* che per i soli campionari la perdita è risarcita con L. 50, per ogni kg. di peso lordo, e alla lettera *C* che, per i campionari di oggetti preziosi, per la perdita viene corrisposto il valore ordinario delle cose spedite sino al limite massimo di L. 500, per ogni kg. di peso netto.

Il successivo paragr. 3 del medesimo art. 58 stabilisce poi, quanto agli accertamenti, che nei casi di perdita o di avaria, la qualità e la specie delle cose si desumono dalla lettera di vettura o dallo scontrino.

Nella specie, se bene si fossero spediti da Napoli a Torino all'attrice ditta Righini, dei campionari di pellicceria, in realtà le dichiarazioni dello speditore nello scontrino per bagaglio erano state di soli campionari: sottraendosi la qualità preziosa di essi; e però ora le Ferrovie argomentano doversi la sola indennità minore in rapporto alla dichiarazione di soli comuni campionari; di L. 50, per ogni kg.

Se nonchè la ditta Righini oppone un'altra argomentazione appoggiata a questa pacifica situazione di fatto: all'arrivo dei bagagli a Torino, nel constatare la perdita di kg. 16 di merce, la ferrovia constatava altresì che la merce contenuta nei colli non era di comuni campionari, ma di campionari preziosi; e però non corrispondente per qualità a quella dichiarata; e siccome la tariffa pagata era minore, quella della classe I di cui al paragr. 1° art. 77 applicava in sopratassa la maggior tariffa della classe II degli oggetti preziosi, di cui nel predetto articolo; facendo alla ditta Righini pagare la differenza. Ora questa argomenta che, essendo stata pagata, sia pure all'arrivo, la maggior tariffa delle spedizioni per bagagli relativa ai campionari d'oggetti preziosi, la ferrovia va eziandio tenuta a corispondere l'indennità di perdita, come se all'atto della spedizione si fosse fatta la dichiarazione di campionari di pellicceria.

L'art. 50 delle nuove Condizioni come già l'art. 10 del-

l'Allegato *D,* delle vecchie Tariffe e condizioni 27 aprile 1885, n. 3084, Serie III, precisa il fatto del mittente che abbia espresso dichiarazioni contrarie al vero, sottoponendolo al pagamento di una sopratassa.

Vorrebbe ora l'attrice che il pagamento della sopratassa rimettesse in integro i diritti del mittente, riportasse la rispettiva situazione dei contraenti al momento della conclusione del contratto di trasporto, e conferisse al mittente tutti i diritti relativi all'indennità per perdita, come se la merce fosse stata dichiarata di campionari preziosi fino al momento della accettazione della merce da parte delle Ferrovie.

Osserva il Collegio, anzitutto, che la nuova legge ferroviaria, come l'antica, non esprime nulla di consimile; anzi, da un lato, sembra conferire all'obbligo del pagamento della sopratassa piuttosto un carattere di penalità; laddove, dall'altra, categoricamente, nuovamente e senza eccezioni scrive al riportato paragr. 3 dell'art. 58 che « nei casi di perdita o di avaria la qualità e la specie delle cose si desumono dalla lettera di vettura o dallo scontrino ».

Di più, nella stessa disposizione s'aggiunge che se risulti la cosa spedita e perduta, inferiore di valore a quella dichiarata, l'indennità va calcolata in base alla cosa realmente spedita: non il contrario.

Ora, trattandosi d'aggravare la responsabilità del vettore non solo non possono essere ammesse interpretazioni estensive; ma tanto meno si deve rintracciare una base al di là della lettera della legge.

Il chiaro spirito delle esaminate disposizioni ne conferma il dettato: il vettore non deve essere tratto in errore sulla qualità e sul valore della merce affidatagli; egli deve conoscere *ab initio* la portata patrimoniale delle sue eventuali responsabilità, onde saper presupporre e commisurare ad ogni spedizione la causa opportuna.

Nè l'eventuale e futuro pagamento della sopratassa può corrispondere a compensare quel maggiore rischio che il vettore corre per una merce di valore maggiore di quello a lui denunciato e cognito.

Ciò posto, a parere del Collegio, la responsabilità delle Ferrovie in ordine alle riconosciute perdite di 16 kg. di merce, non può andar oltre ai limiti di cui alla lettera *A* paragrafo 1 dell'art. 58 delle nuove Condizioni; ed il mittente deve imputare a sua colpa l'aver dichiarato la merce di soli campionari, che, in mancanza di diversa specificazione, si hanno da intendere, per comuni e non preziosi, e sopportarne le conseguenze.

Riescono pertanto insufficienti le deduzioni dell'attrice intese a stabilire circostanze estranee alla sostanza dell'attuale controversia.

E come le Ferrovie già in seguito al reclamo amministrativo s'erano dichiarate pronte a corrispondere l'indennizzo dovuto di L. 800, in base a L. 50 per ognuno dei 16 kg. di merce, vanno assolte dalle maggiori domande. Le spese vanno a carico della soccombente attrice.

Anno XVI - N. 24

12 Giugno 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(9148) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

R. DECRETO-LEGGE 27 *aprile* 1924, *n.* 817, *contenente provvedimenti per la linea ferroviaria Palmanova-Cervignano* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 1 e 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Sentito il Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La linea Palmanova-Cervignano, costruita durante il periodo bellico dall'autorità militare ed esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per incarico del Comando Supremo, entra a far parte della rete ferroviaria statale.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a continuare l'esercizio della linea suddetta, sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni di trasporto e delle norme di esercizio in vigore sulle altre linee dello Stato.

Art. 2.

Per la liquidazione delle espropriazioni degli immobili occupati dall'autorità militare per la costruzione della linea citata nell'articolo precedente e per l'esecuzione di opere complementari sulla linea stessa è autorizzata la spesa di L. 1,400,000.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 3 giugno 1924, n. 130.

Art. 3.

Il Ministro per le finanze, mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà opportuni, provvederà i fondi necessari per far fronte alla spesa come sopra autorizzata.

Art. 4.

Nel gruppo « costruzioni di strade ferrate » della tabella *A* annessa al Regio decreto 3 maggio 1923, n. 1285, è istituita la specie Palmanova-Cervignano con l'assegnazione di lire 1,400,000, la quale è portata in aumento dello stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione dell'entrata e di quello della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1923-24, fermo rimanendo il limite di cui all'articolo 4 del decreto stesso.

Entrata - Cap. 276: « Somma da ricavarsi mediante accensione di debiti per far fronte alle spese di costruzione delle strade ferrate, ecc. ».

Spesa - Ministero dei lavori pubblici - Cap. 133: « Costruzione di strade ferrate ».

Art. 5.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 aprile 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 22 *maggio* 1924, *n.* 856, *concernente la devoluzione al Ministro per la guerra delle funzioni ed attribuzioni relative all'alienazione del materiale residuato dalla guerra già affidate al Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Segretario di Stato per l'interno, *ad interim* per gli affari esteri, di concerto con i Ministri Segretari di Stato per le finanze, per la guerra e per la giustizia;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto, le funzioni ed attribuzioni già spettanti al Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato in virtù del R. decreto 4 marzo 1923, n. 552, recante disposizioni relative alla alienazione del materiale residuato dalla guerra, sono deferite al Ministro per la guerra, che procederà all'alienazione stessa a mezzo di aste pubbliche regionali, con facoltà di derogare alle disposizioni degli articoli 5 e 19 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440.

Art. 2.

Il ricavato dell'alienazione del materiale residuato, effettuata dal Ministro per la guerra ai sensi del precedente articolo, sarà versato ad apposito capitolo da istituirsi nello stato di previsione dell'entrata.

Art. 3.

Nessun compenso spetta per qualsiasi differenza risultasse fra le quantità dichiarate alienabili e quelle previste nei contratti già stipulati e niuna azione di risarcimento potrà

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 6 giugno 1924, n. 133.

essere esperita, in via amministrativa o giudiziaria, dagli acquirenti, o dai loro aventi causa.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — DI GIORGIO — OVIGLIO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 22 *maggio* 1924, *n.* 868 *riguardante la istituzione del Consiglio di Amministrazione e della carica di direttore generale per le Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per le comunicazioni, di concerto col Ministro per le finanze e con quello per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 7 giugno 1924, n. 134.

Art. 1.

All'Amministrazione delle ferrovie dello Stato presiede il Ministro per le comunicazioni assistito da un Consiglio di amministrazione e coadiuvato da un direttore generale.

I consiglieri d'amministrazione ed il direttore generale sono nominati con decreto Reale su proposta del Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio dei Ministri, e non possono essere rimossi nè sospesi dall'ufficio che con decreto Reale motivato su proposta dello stesso Ministro per le comunicazioni e udito il Consiglio dei Ministri.

Art. 2.

Il Consiglio d'amministrazione è presieduto dal Ministro per le comunicazioni, o per sua delegazione, dal Sottosegretario di Stato ed è composto di 10 consiglieri, e cioè:

a) del direttore generale delle Ferrovie dello Stato;

b) di due scelti nel personale delle Ferrovie dello Stato;

c) di tre funzionari dello Stato, dei quali uno in rappresentanza del Ministero delle finanze, uno dell'Avvocatura generale erariale ed il terzo in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;

d) di quattro scelti fra i cittadini, non funzionari, che abbiano dato prova di alta capacità tecnica ed amministrativa.

I consiglieri di cui ai punti *b*), *c*) durano in carica 3 anni e possono essere riconfermati.

Gli altri del punto *d*) durano in carica 6 anni e non possono essere riconfermati; però dopo il 1° triennio si rinnovano per la metà mediante sorteggio e, quando la nomina sia avvenuta nel corso dell'anno, la sua decorrenza è prorogata al 1° gennaio successivo alla data della nomina stessa.

Tranne i consiglieri appartenenti al personale ferroviario, che continueranno nel loro ufficio, gli altri funzionari, all'atto della nomina, cessano di appartenere alle rispettive Amministrazioni, ma il tempo trascorso nel nuovo ufficio è computato, per gli effetti della legge sugli avanzamenti e sulle pensioni.

Al Consiglio di amministrazione è aggregato un segretario, da nominarsi con decreto del Ministro per le comunicazioni, scelto fra i funzionari dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 3.

Il direttore generale di cui al precedente articolo 1 è classificato nel grado terzo dell'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato approvato con R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395.

E' in facoltà del Ministro per le comunicazioni di proporre la nomina per decreto Reale di non più di due vicedirettori generali o direttori aggiunti i quali coadiuveranno il direttore generale e lo sostituiranno in caso di assenza o di impedimento; essi saranno classificati pure al grado terzo dell'ordinamento gerarchico suddetto.

Con decreto Reale, su proposta del Ministro per le comunicazioni e di concerto con quello per le finanze, sentito il Consiglio dei Ministri, saranno stabilite le indennità del direttore generale, dei consiglieri di amministrazione e quelle dei vice direttori generali o direttori aggiunti.

Art. 4.

Il Consiglio di amministrazione dovrà riunirsi, normalmente, due volte la settimana, e straordinariamente ogni qualvolta il Ministro riterrà opportuno convocarlo.

Per la validità delle sedute del Consiglio di amministrazione occorre la presenza di almeno cinque consiglieri, oltre a chi lo presiede, e per la validità dei pareri, la maggioranza assoluta dei presenti. A parità di voti prevarrà quello di chi presiede il Consiglio.

Art. 5.

E' incompatibile con la carica di membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato soltanto quella di amministratore o consulente di altre imprese di trasporto o di società o ditte, che abbiano convenzioni con le Ferrovie dello Stato per trasporti, somministrazioni o lavori. Rimane pertanto abrogato il disposto dell'art. 75 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728.

L'ufficio di direttore generale è incompatibile con quello di deputato al Parlamento e con qualunque altra carica elettiva.

Art. 6.

Il Consiglio di amministrazione per le ferrovie dello Stato dovrà essere sentito sulle seguenti materie:

1° Norme dei singoli servizi e le relative modificazioni;

2° Progetto di bilancio preventivo, proposte di variazioni in corso di esercizio e progetto di conto consuntivo;

3° Ripartizione, in relazione ai bisogni dei diversi servizi, dei fondi stanziati in bilancio e autorizzati con leggi speciali;

4° Progetti per lavori sulle linee e dipendenze per provviste d'importo superiore a L. 200,000;

5° Contratti ad asta pubblica ed a licitazione privata di importo superiore a L. 200,000 e quelli a trattativa privata d'importo superiore a L. 50,000;

6° Istituzione di liti attive e transazioni, quando il valore dell'oggetto controverso o transatto superi L. 75,000;

7° Convenzioni per concessioni di binari di raccordo fatta eccezione per quelle di cui al comma *h*) del R. decreto 8 febbraio 1923, n. 598; convenzioni per scambi e nolo di materiale mobile, per uso di stazioni comuni e per servizi cumulativi e di corrispondenza con altre ferrovie ed imprese di trasporti terrestri, marittimi, fluviali, lacuali ed aerei, nonchè convenzioni per abbuoni sulle tariffe vincolate a speciali condizioni;

8° Convenzioni per servitù temporanea, vendite e permute di relitti di terreno e altri immobili facenti parte del patrimonio ferroviario, previo il *nulla osta* dell'Amministrazione demaniale, quando il valore della parte da cedersi superi le L. 40,000;

9° Proposte di piante organiche e di norme riguardanti il personale;

10° Promozioni al grado 1° delle tabelle di classificazione di cui al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651 e provvedimenti riguardanti i funzionari di grado superiore al 2° delle precitate tabelle di classificazione;

11° Ricorsi del personale nei limiti e con le norme stabilite dalla legge e dal regolamento,

12° Gratificazioni e sussidi al personale quando, secondo il regolamento, eccedono i limiti di competenza del direttore generale;

13° Norme relative ad anticipazioni di stipendio o paga al personale:

14° Trattamento del trasporto di cui al R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641. Oltre che nei suindicati casi il Ministro dovrà sentire il parere del Consiglio d'amministrazione sugli altri affari già deferiti al Consiglio dalle leggi 7 luglio 1907, n. 429; 9 luglio 1908, n. 118; 25 giugno 1909, numero 372, modificate dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, e successive, nonchè dalla legge 19 giugno 1923, n. 641.

A richiesta del Ministro, il Consiglio darà il parere su ogni

altro argomento che interessi il buon andamento della Amministrazione e del servizio ferroviario.

Art. 7.

Per lo studio delle questioni di speciale importanza il Consiglio potrà nominare, nel suo seno, particolari commissioni. Su ogni argomento da trattarsi riferirà un consigliere, di volta in volta incaricato dal presidente.

Art. 8.

Il direttore generale, presenta al Ministro per le comunicazioni, entro il mese di novembre di ciascun anno, una relazione sull'andamento dell'azienda durante il precedente anno finanziario nella quale sia data ragione dei contratti importanti stipulati e delle deliberazioni in materia di condizioni di trasporto e di tariffe e siano posti in evidenza i prodotti e le spese, ed indicate le modificazioni che lo studio e l'esperienza suggeriscano di apportare all'azienda stessa.

Art. 9.

L'art. 10 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, che determina i poteri e le facoltà del direttore generale, fermo restando quanto è disposto per le lettere *d*) ed *h*) dalla legge 7 aprile 1921, n. 368, è modificato nei punti seguenti:

comma *b*) abrogato;
comma *c*) abrogato;
comma *f*) di approvare i contratti ad asta pubblica e licitazione privata d'importo fino a L. 200,000 e quelli a trattativa privata di importo fino a L. 50,000 ed eccedenti le competenze dei capi compartimento.

Le attribuzioni ed i poteri relativi alla gestione dei mutui a favore delle Cooperative edilizie ferroviarie, devoluti al Commissario straordinario col R. decreto 18 marzo 1923, n. 641, sono restituiti al direttore generale.

Nei casi nei quali la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, prescrive la delibera o il parere conforme o favorevole del Consiglio di amministrazione, è richiesto solamente il parere.

Art. 10.

Fatta eccezione per quanto riguarda il servizio delle nuove costruzioni ferroviarie di cui all'art. 4 del R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, sono devoluti, ad ogni effetto, al Ministro per le comunicazioni tutti gli altri poteri e facoltà riflettenti l'Amministrazione ferroviaria che per la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728 e con successive disposizioni, erano di spettanza del Ministro per i lavori pubblici.

Art. 11.

Ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e dell'urgenza e della indifferibilità dei lavori occorrenti sulle Ferrovie esercitate dallo Stato e di cui all'art. 76 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dall'art. 1 del R. decreto 24 settembre 1923, n. 2119, il voto favorevole del Consiglio d'amministrazione sui relativi progetti di lavori, equivale all'approvazione dei progetti stessi.

Art. 12.

La dichiarazione di pubblica utilità per le condutture di impianti elettrici, le quali attraversino ferrovie, linee telegrafiche o telefoniche di pubblico servizio o che a queste linee si avvicinino, sarà fatta dal Ministro per i lavori pubblici di concerto col Ministro per le comunicazioni.

Art. 13.

A deroga dell'art. 1 del R. decreto-legge 24 febbraio 1924, n. 326, i componenti della Commissione incaricata di esaminare o proporre le norme relative alla protezione dei passaggi a livello incustoditi saranno nominati dal Ministro per i lavori pubblici di concerto con il Ministro per le comunicazioni.

Le norme suddette saranno emanate con decreto Reale su proposta dei due Ministri interessati.

Art. 14.

Nelle vertenze che interessano le Ferrovie dello Stato e che sono di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti a Roma, il Ministero delle comunicazioni, ad ogni effetto giuridico verso i terzi, è rappresen-

tato dal Ministro, salvo il disposto dell'art. 872 del Codice di commercio.

La rappresentanza del Ministero delle comunicazioni, salvo il disposto del predetto art. 872, spetta ai capi dei compartimenti o delegazioni nelle cause che interessano le Ferrovie dello Stato e che sono di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti nel territorio a tal fine assegnato a ciascun compartimento o delegazione.

Art. 15.

Ai territori annessi con le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, sono estesi:

a) il titolo V della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*;

b) la legge 30 giugno 1906, n. 272, contenente disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate.

La legge austriaca 5 marzo 1869, B. L. I. n. 27 sulle responsabilità delle imprese di strade ferrate per le lesioni corporali e la morte di persone cagionate da accidenti seguiti sulle strade ferrate è abrogata.

Art. 16.

Sono mantenuti in vigore in quanto non siano modificati o comunque incompatibili con le disposizioni del presente decreto le leggi e i decreti concernenti l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Art. 17.

Con decreti Reali su proposta del Ministro per le comunicazioni potranno essere emanate tutte le norme occorrenti per la esecuzione del presente decreto e per il suo coordinamento con le disposizioni preesistenti e rimaste in vigore dopo la soppressione del Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Art. 18.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Nomina del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

Con Decreto reale in corso di pubblicazione il Comm. Ingegnere Cesare *Oddone,* Capo Compartimento di Genova, è stato nominato Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

Errata-corrige.

Alla pagina 196 - Allegato *B* all'ordine di servizio n. 57 1924 - la distanza indicata di contro alla stazione di Cirò dev'essere rettificata in Km. 236.

Bollettino Ufficiale n. 20 - Ordine di Servizio n. 63, pagina 203 - Capoverso terzo:

dove è detto « la fermata è provvista etc. », *leggasi*: « la fermata è sprovvista etc. ».

COMUNICATI

Telegramma-Circolare

AI CAPI SERVIZIO
AI CAPI COMPARTIMENTO
AI CAPI DELLE UNITÀ SPECIALI

Chiamato dalla fiducia del Governo assumo oggi la carica di Direttore Generale.

Come mio primo atto rivolgo un cordiale e memore saluto ai Funzionari ed al Personale, da cui attendo la più attiva collaborazione per il bene dell'Amministrazione e del Paese.

Roma, 12 giugno 1924.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Segue *COMUNICATI*

Agenti licenziati e destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà.

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
LAMBERTI Salvatore (115220)	Operaio di 1ª classe	Condannato a tre mesi di reclusione, per tentato furto in danno del gioielliere Perez Giuseppe, in Napoli il 12 marzo 1922. (Sentenza 6 marzo 1923 della Corte d'Appello di Napoli)
SALVUCCI Enrico (144872)	Capo squadra Magazzini	Condannato ad un anno di reclusione, per correità in furto di stoffa, commesso in Roma anteriormente al 14 giugno 1921. (Sentenza 23 giugno 1923 della Corte di Appello di Roma).
STAGNO Efisio (190133)	Capo tecnico	Condannato a quattro mesi di reclusione, per furto di sbarre di ferro, commesso in danno dell'Amministrazione ferroviaria, in Cagliari il 26 giugno 1923. (Sentenza 8 dicembre 1923 del Tribunale di Cagliari).
MARTINELLI Vito (196436)	Manovale in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione, per furto di lardo, commesso in stazione di Desenzano il 18 aprile 1923. (Sentenza 14 marzo 1924 della Pretura di Lonato).
BORDONI Costante (136674)	Deviatore	Condannati a dieci mesi di reclusione ed a L. 250 di multa, per ricettazione di telerie, sottratte da un carro alla stazione di Codogno nella notte dal 2 al 3 dicembre 1920. (Sentenza 28 aprile 1923 della Corte d'Appello di Milano).
RAGAZZON Ettore (174466)	Manovale	
TOSI Giuseppe (167700)	Manovale	

Segue *COMUNICATI*

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 28 aprile 1924 del Commissario Straordinario, il frenatore in prova *Priore* Cristofaro (206815) è stato licenziato in applicazione degli articoli 186 *e*) e 197 del Regolamento medesimo, per essere rimasto assente arbitrariamente dal servizio oltre i dieci giorni a decorrere dal 20 marzo 1924.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale si rende noto che, con deliberazione del Commissario straordinario in data 18 ottobre 1923, il commesso i. p. *Albano Giovanni* (240524), della Sezione Movimento e Traffico di Bari, è stato dispensato dal servizio con decorrenza 31 ottobre 1923 in applicazione dell'art. 2 del R. Decreto 18 gennaio 1923, n. 153.

Ordine di servizio N. 71.

Cambiamento di nome della fermata di Molinazzo.

La fermata di Molinazzo della linea Canicattì-Naro facente parte della rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) a partire dal 1° giugno 1924 ha assunto la nuova denominazione di Rocca di Mendola.

Di conseguenza: nella parte II, tabelle polimetriche del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione marzo 1922 ed edizione agosto 1923), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta fermata, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 72.

Posto di verifica.

La Squadra di Rialzo di Brindisi col 1° luglio 1924 cesserà di funzionare come Squadra di Rialzo e assumerà denominazione e attribuzioni di « Posto di Verifica ».

Ordine di servizio N. 73.

Cambiamento di nome della stazione di Cesano.

La stazione di Cesano, della linea Roma-Viterbo, ha assunto la nuova denominazione di « Cesano di Roma »

Di conseguenza, nella parte prima e seconda del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete di Stato », nella « Prefazione generale all'orario

generale di servizio »; nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 74.

Estensione di servizio nella stazione di Caldiero.

(Vedi ordine di servizio n. 32-1924).

A cominciare dal giorno 16 giugno 1924 la stazione di Caldiero (linea Verona-Venezia) attualmente ammessa al servizio viaggiatori bagagli e cani, bestiame e merci a grande ed a piccola velocità viene abilitata anche ai trasporti dei veicoli in servizio interno e cumulativo italiano.

In conseguenza di ciò, nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1924) alla colonna 11 della pagina 16, di fianco al nome della stazione di Caldiero, si dovrà esporre la lettera *V* e nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 9, di contro al nome di Caldiero, cancellare le indicazioni *Bc* — *Vc* —.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, 22.

Ordine di servizio N. 75.

Assicurazione dei bagagli presso la " Compagnia Europea d'Assicurazione Merci e Bagagli "

(Vedi ordine di servizio n. 3-1924).

La « Compagnia Europea d'Assicurazione Merci e Bagagli » ha deciso di ridurre dal 20 al 15 per mille il premio delle polizze d'assicurazione bagagli contro tutti i rischi,

di cui all'art. 3 dell'« Istruzione » allegata all'O. S. numero 3 - 1924.

I nuovi premi andranno in vigore dal 1° luglio 1924 e pertanto, sino a che non sarà esaurita la scorta attuale delle polizze, la modificazione dei premi si dovrà effettuare mediante appositi listini gommati (di vario colore e di prezzo diversi, a seconda del valore delle polizze) conforme il « fac simile » qui riprodotto, da sovrapporsi ai prezzi attuali.

(color bianco) (color verde) (color giallo)

(colore azzurro) (color grigio) (color viola)

Ciascun listino è composto di due parti: una, col prezzo stampato in carattere comune, è da applicare sulla matrice, e l'altra, col prezzo stampato in carattere grassetto, è da applicare sulla polizza propriamente detta.

La fornitura di tali listini alle stazioni ed agenzie sarà fatta in tempo utile dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze affinchè il provvedimento possa avere effetto dal 1° luglio 1924.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 76.

Spostamento della fermata di Latomie.

A datare dal 1° giugno 1924 la fermata di Latomie, della linea a scartamento ridotto della Sicilia Castelvetrano - Sciacca - Ribera - Magazzolo - P. Empedocle, posta fra le stazioni di Castelvetrano e Selinunte, che con l'O. S.

91 - 1923 venne spostata al Km. 7+011, è stata ripristinata al Km. 9+262 a sinistra della linea stessa, distante Kilometri 9+262 da Castelvetrano e Km. 3+850 da Selinunte.

Nulla è mutato nelle abilitazioni di servizio stabilite dall'O. S. 136 - 1921.

I prezzi dei biglietti di corsa semplice da e per detta fermata sono i seguenti:

Da Latomie a Castelvetrano	- 1ª cl. L. 3.40	- 3ª cl. L. 1.85.
Da Selinunte	- 1ª cl. L. 1.80	- 3ª cl. L. 1.10.
Da Porto Palo	- 1ª cl. L. 4.85	- 3ª cl. L. 2.15.
Da Menfi	- 1ª cl. L. 6.60	- 3ª cl. L. 2.90.
Da Sciacca	- 1ª cl. L. 12.55	- 3ª cl. L. 5.95.

La fermata di Latomie non è presenziata.

I viaggiatori in partenza saranno consegnati al Conduttore Capo, il quale rilascierà il prescritto Mod. CI 204 e quelli a tariffa ordinaria senza riscossione del diritto fisso, e consegnerà quelli muniti di richiesta di viaggio a prezzo ridotto alla stazione di arrivo, od alla stazione di allacciamento se i viaggiatori sono diretti oltre.

Le spedizioni di bagagli e cani verranno accettate dal Conduttore Capo limitatamente al servizio locale, col pagamento delle tasse alla stazione di arrivo.

In conseguenza di quanto sopra nella parte II del « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello « Stato » (edizione marzo 1922 ed edizione agosto 1923), si dovranno sostituire le distanze attualmente esposte per Latomie, nella tabella « Castelvetrano, Sciacca, Ribera, Magazzolo, Porto Empedocle » con quelle qui appresso indicate:

Castelvetrano	Km.	10	Magazzolo	»	69
Selinunte	»	4	Cattolica E.	»	82
Porto Palo	»	13	Montallegro	»	88
Menfi	»	19	Siculiana M.	»	97
Capo S. Marco	»	33	Siculiana	»	100
Sciacca	»	40	Realmonte	»	106
Bellapietra	»	52	Punta Piccola	»	110
Verdura	»	53	P. Emp. Cann.	»	113
Ribera	»	62	P. Empedocle	»	114

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 31.

Pubblicità sulle pareti dei carri merci.

Si comunica, per opportuna norma, che la gestione della pubblicità sui carri merci comprendente la propaganda commerciale attualmente esperita mediante l'applicazione di cartelli reclame sulle cataste di legname caricato sui carri stessi, e quella relativa alla apposizione di richiami commerciali o pubblicitari sulle fiancate dei furgoni e sui copertoni di proprietà dell'industria privata, nonchè la nuova forma di pubblicità da attuarsi mediante l'affissione permanente sulle pareti laterali dei carri merci, di speciali cartelli in lamiera, è stata assunta in appalto per un novennio — a partire dal 1° giugno 1924 — dalla Società in Accomandita « U. M. E. C. », Firenze, Via Pandolfini, n. 12.

Circolare N. 32.

Nuovi laboratori di confezione.

A seguito della Circolare N. 57, pubblicata nel *Bollettino Ufficiale* n. 46 del 15 novembre 1923, si porta a conoscenza del personale che hanno cominciato a funzionare i seguenti altri Laboratori di Sartoria, corrispondenti della Ditta Antonio Marziale di Roma.

Anche detti Laboratori si atterranno a quanto è stabilito dalla detta Circolare 57, sia per quanto riguarda i prezzi e le modalità di confezione, sia per quanto riguarda tutte le altre condizioni fissate dalla Circolare stessa.

Ditta *Alberto Azzolini*, Via Solferino, n. 13, Pisa.

Ditta *Gino Canterini*, Livorno.

Si informa inoltre il personale interessato che la Ditta *Loca* e *C.* ha aperto a Milano un nuovo locale, in via Moscova 27, per uso degli agenti di quella città e zone limitrofe.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del Ministero della Guerra in data 6 maggio 1924 il sig. *Balduzzi* Giacomo di Giacomo commerciante di legna in Novara è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Con decreto 27 maggio 1924 del Prefetto della Provincia di Bologna la Società Cooperativa federale cementisti con sede in Bologna è stata concellata dal registro di cui l'art. 14 del R. Decreto n. 278, del 12 febbraio 1911, cessando di usufruire dei benefici di legge per concorrere alle pubbliche gare.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Appalti, gare, trattative ecc. per lavori e forniture.

Licitazioni private.

1) Appalto a licitazione privata dei lavori occorrenti per impiantare due pensiline metalliche lungo i fianchi del nuovo fabbricato isolato nella stazione di Bologna Centrale.

Importo approssimativo dell'appalto L. 220,000.

Termine utile per la presentazione delle offerte entro le ore 12 del 17 giugno 1924.

Ufficio presso il quale verranno svolte le pratiche di appalto Sezione Lavori di Bologna - Via d'Azeglio, 38.

Seduta di aggiudicazione ore 16 del 17 giugno 1924.

2) Appalto a licitazione privata dei lavori di adattamento e posa in opera di travate metalliche nei ponti ai Kilometri 7+797; 33+197; 66+281 e 216+094 della linea Cagliari - Golfo degli Aranci.

Importo approssimativo dell'appalto L. 110,000. Termine utile per la presentazione delle offerte, entro le ore 11 del 20 giugno 1924.

Ufficio presso il quale verranno svolte le pratiche di appalto: Sezione Lavori di Cagliari.

3) Appalto a licitazione privata dei lavori di terra e murari occorrenti per rialzare la livelletta in corrispondenza dei ponticelli sui fossi Castellano e Graziano fra i Chilomeri 250+484,65 e 252+392,50 della linea Ancona-Castellammare Adriatico fra le Stazioni di Portocivitanova e S. Elpidio a Mare.

Importo approssimativo dell'appalto L. 266.800 - Termine utile per la presentazione dele offerte, entro le ore 12 del 21 giugno 1924.

Ufficio presso il quale verranno svolte le pratiche di appalto.

Sezione Lavori di Ancona Piazza Cavour, N. 7.

Seduta di aggiudicazione ore 15,30 del 21 giugno 1924.

Trattativa privata. — Presso il Deposito Locomotive di Paola è in vendita a trattativa privata il motore a gas « Otto » di 20 HP.

Le offerte devono essere rimesse alla Sezione Materiale e Trazione di Reggio Calabria entro il 30 giugno 1924.

Il Ministro
CIANO.

SENTENZA

Espropriazione ferroviaria - Occupazione d'urgenza precedente - Momento giuridico per la stima delle indennità - Applicabilità dell'art. 57 del R. D. 30 novembre 1919, n. 2318.

Le occupazioni di urgenza per lavori che interessano le Ferrovie dello Stato, anche amichevolmente permesse, non spiegano alcuna efficacia nei riguardi del trapasso della proprietà dal privato al titolare dell'opera ferroviaria, epperò, pue essendo fin dall'inizio destinate a tramutarsi in definite, data la natura dei lavori cui debbono soddisfare, non valgono ad anticipare quel momento decisivo, in cui si fissano i criteri di stima dell'immobile da espropriare, che coincide con la data del Decreto Prefettizio, il quale autorizza la espropriazione.

L'art. 77 *della Legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *nell'estendere agli espropri ferroviari tutte le norme che fossero emanate in materia in senso più favorevole della Legge per Napoli all'ente espropriante, ha fatto completa astrazione dall'oggetto e dalla finalità specifica della medesima. Torna, quindi, applicabile agli espropri per lavori ferroviari, da eseguirsi nel Comune di Roma, il criterio dettato dall'art.* 57 *del R. D.* 30 *novembre* 1919, *n.* 2318, *che per le zone da destinarsi a città giardino considera come valore venale del terreno quello rurale al momento dell'espropriazione e cioè indipendentemente dalla circostanza che in effetti tale destinazione siasi o non avverata* (1).

R. CORTE D'APPELLO DI ROMA (II Sezione) 23 aprile-8 maggio 1924, Oblieght (appellante) contro Ferrovie dello Stato (appellate).

Omissis.

OSSERVA IN DIRITTO:

che col primo motivo di appello l'Oblieght sostiene che il Tribunale per la determinazione dell'indennità non doveva applicare il Decreto Legge 30 novembre 1919, n. 2318, per

(1) Conf. la sentenza del Tribunale nella stessa causa 15 novembre - 5 dicembre 1923 in questo Boll. IV, pag. 19, nonchè le altre dello stesso Collegio 16-27 luglio 1923, Boll. 1923, IV, 195; 18 gennaio - 5 marzo 1924 in causa D'Alessandri, stesse Ferr. Id., 1924, IV, 19.

essersi in epoca anteriore al Decreto stesso, e cioè in data 29 agosto 1919 convenuta fra le parti l'occupazione della zona da espropriarsi in contrada Farnesina.

Codesto motivo di gravame la Corte lo ritiene destituito di giuridica consistenza.

Invero, in virtù del Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 2867, in data 24 luglio 1919 veniva approvato il progetto per l'allacciamento Portonaccio-S. Pietro e tale opera veniva riconosciuta urgente.

Dovendosi provvedere all'immediata occupazione dei terreni l'Amministrazione, senza ricorrere all'articolo 71 della legge sugli espropri per pubblica utilità, addivenne ad accordi con alcuni proprietari, limitatamente alla consegna immediata del terreno.

Fu così che tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed il sig. Rodolfo Oblieght si addivenne, in data 29 agosto 1919, al verbale di amichevole convenzione, in forza del quale fu autorizzata l'occupazione dei metri quadrati duemilasettecento di terreno di proprietà di esso Oblieght.

Si stabiliva, fra l'altro, con tale convenzione, che, a titolo d'indennità dell'occupazione provvisoria, le Ferrovie avrebbero corrisposto al proprietario gl'interessi legali in ragione del 4 % sul prezzo del fondo che consensualmente o mediante perizia sarebbe rimasto fissato in sede di espropriazione definitiva.

Frattanto furono eseguite le pratiche per l'espropriazione definitiva e in data 5 settembre 1922 fu emanato dal Prefetto di Roma il Decreto per l'espropriazione dell'area di metri quadrati 2700 a favore delle Ferrovie dello Stato.

Dalla data di tale decreto ritiene la Corte che si sia operata la vendita per pubblica utilità del predetto terreno e che, in tempo coevo al trapasso della proprietà, e non anteriore, si sia acquistato il diritto al prezzo, poichè quello è il momento giuridico in cui la vendita in preparazione diviene perfetta.

La legge del 25 giugno 1865 ammette che lo espropriante abbandoni la espropriazione quando non sia ancora intervenuto il Decreto prefettizio che autorizza l'occupazione, il che dimostra, e lo dice espressamente l'articolo 46, che il proprietario in tempo anteriore a questo decreto non abbia ancora acquistato il diritto, e che però, se l'espropriante desista dalle procedure iniziate si verifichi soltanto la perdita di una mera aspettativa.

Ad integrare il diritto quesito fa mestieri concorra il carattere di necessarietà innestato nel fatto acquisitivo, di talchè, qualora per completarlo occorra altro elemento, deve essere di sua natura immancabile.

Ora riconoscere che il proprietario abbia venduto, che a lui competa azione pel pagamento del prezzo, e nello stesso tempo, che all'espropriante sia consentito recedere dall'acquisto, significa voler conciliare due diritti che non possono coesistere perchè si elidono a vicenda.

Laonde si conclude che col passaggio della proprietà derivante dal Decreto di occupazione si perfezioni il negozio giuridico; negli stadii anteriori per lo meno sul prezzo non sussiste ancora il vincolo del definitivo atto consensuale.

Dottrina e giurisprudenza ritengono che le occupazioni di urgenza, anche amichevolmente permesse, non spiegano alcuna efficacia nei riguardi del trapasso della proprietà dal privato al titolare dell'opera ferroviaria.

Esse non valgono a spostare quel momento decisivo nel quale si fissano i criteri di stima dell'immobile da espropriare che non può non coincidere con l'esecuzione dell'atto pel quale avviene il passaggio delle proprietà.

Osserva che, nel caso concreto dal Prefetto fu emanato il decreto di occupazione il 5 settembre 1922 in epoca assai posteriore al decreto 30 novembre 1919, n. 2318, e, di conseguenza, le norme di detto decreto, per quanto applicabili, occorre pure riguardare.

Osserva che col secondo motivo di gravame l'Oblieght investe la sentenza del Tribunale sostenendo di avere i primi giudici erroneamente applicato l'articolo 57 del citato decreto che così recita:

« Per le zone fuori del piano regolatore da destinarsi a città giardino in Roma, sarà considerato come valore venale del terreno quello rurale al momento della espropriazione ».

Ritiene l'appellante che questa disposizione sia applicabile soltanto al caso specialissimo della Città Giardino e non ai terreni dei quali si tratta, ai quali tale destinazione non è stata estesa.

Osserva la Corte che anche questo secondo motivo è infondato.

L'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429 fu emanato per assicurare alle espropriazioni ferroviarie il regime economico dell'espropriante più favorito.

La dizione generica, per quanto chiara e precisa « nei luoghi . . . . ove vigessero » si riferisce a disposizioni speciali più favorevoli di quelle di Napoli che potessero, per talune località, venire a stabilirsi in vantaggio dell'espropriante, e dimostra che il legislatore ebbe per unico scopo di favorire le Ferrovie, e ciò nello interesse economico e sociale del paese.

L'articolo 77 sorse, quando si ebbe a paventare che i

grandi lavori ferroviari avessero fatto la fortuna di immodici speculatori ed aggiotatori di aree.

Giova, all'uopo ricordare le parole che l'Onorevole Gianturco, Ministro dei Lavori Pubblici, ebbe a pronunziare nella tornata del 30 maggio 1907.

« Speriamo col richiamo dell'articolo 13 della legge pel risanamento di Napoli, di porre un valido argine contro la sfrenata speculazione delle aree, che minaccia seriamente l'esecuzione del programma di lavori ferroviari, che furono deliberati dal Parlamento.

« Crediamo — egli aggiungeva — che questa sia una causa pubblica altrettanto favorevole, come dicevano gli antichi, alla pari della pubblica sanità e simili ».

Niun altro motivo che questo; « temperare le pretese degli espropriati in ordine agli indennizzi ».

Motivo che viene ribadito nella relazione Ministeriale al Senato del 6 giugno 1907, dove l'articolo 77 si presenta quale arma difensiva contro la ingordigia che ogni nuova ferrovia non mancava di stimolare.

Il capoverso di detto articolo, che così recita: « nei luoghi però dove vigessero disposizioni più favorevoli alle Amministrazioni esproprianti, tali disposizioni saranno applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria » rileva come il legislatore, soggiogato dall'idea della insidiatrice speculazione sulle aree, non si sentì neppure sicuro del richiamo dell'articolo 13 della legge di Napoli; esso, con generica frase, abbracciando leggi attuali o future, più favorevoli all'espropriante, proclamò che queste ultime leggi, come più rispondenti alla favorevole causa, dovessero prevalere.

Osserva che come la legge per Napoli, estranea ai lavori ferroviari, fu estesa ad un oggetto diverso da quello per cui era stata emanata, parimenti il decreto legge 30 novembre 1919, emanato per la città giardino, deve estendersi, in tema di espropriazione, in vantaggio delle Ferrovie dello Stato, altrimenti non avrebbe senso giuridico il capoverso dell'articolo 77 di sopra trascritto.

Osserva infine, che essendo incontroverso che la zona di metri quadrati 2700 occupata dalle Ferrovie dello Stato in danno dell'appellante Oblieght, si trovi fuori del piano regolatore di Roma, deve detta zona essere valutata come terreno rurale e non come area edificatoria.

Per le presupposte considerazioni la sentenza del Tribunale deve confermarsi.

Anno XVII - N. 25

19 Giugno 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(9306) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata:*

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

R. Decreto-Legge 8 *maggio* 1924, *n.* 779, *contenente aggiunte al R. Decreto* 21 *novembre* 1923, *n.* 2480, *e successive modificazioni sulle pensioni del personale dell'Amministrazione dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il testo unico delle leggi sulle pensioni approvato con Regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, e relative modificazioni;

Visti i Regi decreti 21 novembre 1923, numeri 2477 e 2480. e 30 dicembre 1923, n. 2835;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Provvedimenti di cessazione dal servizio.

Art. 1.

La cessazione dal servizio prevista da speciali norme di carattere transitorio per il personale che abbia raggiunto o raggiunga i limiti di età o di anzianità stabiliti nelle norme medesime, non può essere disposta se non previo consenso del Ministro delle finanze, ai sensi e per gli effetti di cui al secondo comma dell'art. 22 del Regio decreto 21 novembre 1923,n. 2480.

La disposizione di cui al precedente comma si applica per i provvedimenti che abbiano decorrenza posteriore alla data di pubblicazione del presente decreto.

Art. 2.

L'impiegato, il militare e l'operaio sottoposto a procedimento disciplinare o penale per imputazione da cui possa derivare la perdita o la riduzione del trattamento di quiescenza

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 31 maggio 1924, n. 128.

eventualmente spettantegli, non può essere collocato a riposo, dispensato o comunque radiato o cancellato dai ruoli fino all'esito definitivo del procedimento medesimo.

Il provvedimento che venga adottato per la cessazione dal servizio dell'impiegato, del militare o dell'operaio, dopo la chiusura del procedimento di cui al precedente comma, può dall'Amministrazione essere disposto con efficacia retroattiva, sino a data non anteriore a quella in cui ebbe inizio il procedimento stesso.

Valutazione dei servizi.

Art. 3.

Per l'applicazione del primo comma dell'art. 5 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, si considerano separatamente gli aumenti relativi alle varie specie di servizi e ai diversi periodi per i quali siano previsti differenti misure di aumenti.

Art. 4.

Il servizio prestato dal personale che fece passaggio nell'amministrazione governativa in seguito all'assunzione della gestione dei telefoni, dalla data di detto passaggio fino alla sistemazione in ruolo, è interamente riscattabile alle condizioni previste dal Regio decreto 18 febbraio 1923, n. 428, e non è computato agli effetti del limite di dieci anni di cui al decreto stesso.

Art. 5.

L'art. 48 del testo unico di legge approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70, è applicabile anche nel caso che i funzionari di cui all'art. 5 della legge 31 dicembre 1907, numero 804, siano stati o vengano riassunti al servizio dello Stato.

Valutazione delle pensioni e delle indennità.

Art. 6.

L'art. 5 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2835, s'intende sostituito al solo primo comma dell'art. 7 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480.

Ferma l'abrogazione dell'art. 16 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, disposta dall'art. 6 del Regio decreto 30 dicembre

1923, n. 2835, continuano ad applicarsi agli ufficiali di pubblica sicurezza gli articoli 13 e 16 del testo unico di legge approvato col Regio decreto 31 agosto 1907, n. 690.

Art. 7.

La liquidazione delle pensioni privilegiate spettanti ai sottufficiali ed agli appuntati dell'arma dei Reali Carabinieri, nonchè ai carabinieri effettivi ed ausiliari, è regolata dalle norme stabilite per i sottufficiali ed i militari di truppa del Regio esercito, rimanendo abrogati i primi due commi dell'art. 15 del decreto Luogotenenziale 6 aprile 1919, n. 464.

Disposizioni varie.

Art. 8.

Le indennità di cui agli articoli 29 e 30 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, spettano soltanto dopo il compimento del periodo minimo di servizio necessario per conseguire il diritto alla normale pensione vitalizia e dopo almeno sei anni effettivi di compartecipazione all'Opera di previdenza, detratti i periodi di sospensione dall'impiego e di aspettativa senza assegni.

Le indennità stesse non sono cedibili, nè sequestrabili, nè pignorabili.

Art. 9.

Nei casi di morte o d'invalidità di militari, d'impiegati civili o di operai, per eventi dipendenti da servizio prestato in territorio estero, che diano diritto a pensione privilegiata e per i quali possa spettare un'indennità a carico diretto o indiretto di governi stranieri, si applicano le disposizioni dell'art. 11 del Regio decreto 12 luglio 1923, n. 1491.

Le pensioni privilegiate e gli assegni rinnovabili o temporanei spettanti ai militari del Regio Esercito e della Regia Marina ed equiparati, decorrono dalla data della visita medica collegiale o dall'accertamento sanitario definitivo, oppure dalla data di effettiva cessazione dal servizio, per congedo comunque disposto, se questa sia anteriore.

Gli assegni di attività di servizio corrisposti dopo la data di decorrenza delle pensioni o assegni di cui al comma precedente si ricuperano con le norme stabilite dai commi terzo e quarto dell'art. 20 del Regio decreto 12 luglio 1923, n. 1491.

Art. 10.

Le pensioni di riversibilità, liquidate a norma del primo comma dell'art. 17 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, con gli aumenti eventualmente spettanti giusta il Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477, non possono superare le corrispondenti pensioni dirette aumentate, ove sia il caso, secondo il decreto stesso.

Il termine perentorio per la presentazione dei ricorsi di cui all'ultimo comma dell'art. 12 del predetto Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477, è prorogato al 31 luglio 1924.

Art. 11.

Nei casi di cui al terzo comma dell'art. 13 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477, se la pensione di posizione ausiliaria, aumentata a norma del decreto stesso, con l'aggiunta dei relativi assegni mensili temporanei per caro viveri, risulti più elevata di quella di riposo, con l'eventuale aumento e i corrispondenti assegni mensili, è dovuta la differenza a titolo di caro viveri.

Gli ufficiali che siano stati richiamati dalla posizione ausiliaria, o che siano stati richiamati in servizio dopo il collocamento a riposo, potranno chiedere che sia loro conferita quella, delle varie pensioni successivamente liquidate, che, con gli aumenti stabiliti dal Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477 e con gli assegni mensili di caro-viveri risulti più favorevole.

Norme analoghe a quelle di cui al secondo comma del presente articolo si applicano per le pensioni di riversibilità degli ufficiali predetti.

Ai fini della determinazione degli aumenti stabiliti dal citato Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477, gli ufficiali ai quali sia stata applicata la legge 7 aprile 1921, n. 464, si considerano cessati dal servizio con la data del 31 ottobre 1920, quando la cessazione stessa abbia avuto luogo posteriormente, salve le disposizioni dei precedenti commi.

Il presente articolo ha effetto dalla stessa decorrenza di applicazione del ripetuto Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477.

Art. 12.

Le pensioni di riposo per gli ufficiali che, al 1° gennaio 1924, si trovano in posizione ausiliaria speciale saranno liqui-

date secondo le norme in vigore al 31 dicembre 1923, e in base alla media degli stipendi su cui fu liquidata la pensione ai sensi del Regio decreto 9 luglio 1923, n. 1561.

Il precedente comma non si applica per gli ufficiali richiamati in servizio, dalla posizione ausiliaria speciale, posteriormente al 1° gennaio 1924.

Per gli ufficiali collocati in posizione ausiliaria speciale, anteriormente al 1° luglio 1923, l'indennità di posizione ausiliaria speciale è determinata come se essi fossero rimasti in servizio, nello stesso grado che rivestivano all'atto del collocamento nella posizione stessa, fino al 30 giugno 1923.

Art. 13.

Per gli agenti delle ferrovie dello Stato già pensionati, richiamati in servizio durante lo sciopero del gennaio 1920, le nuove pensioni, liquidate in seguito al richiamo, non possono essere inferiori alle originarie pensioni, aumentate secondo il Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477.

Per i relativi assegni di caro-viveri si provvede analogamente al disposto del primo comma del precedente art. 11.

Gli aumenti di cui al Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477, sono applicabili anche agli agenti delle ferrovie dello Stato di qualunque provenienza, esonerati dal servizio in forza degli articoli 59 e 60 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e dell'art. 292 aggiunto al regolamento del personale col decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 206, allorquando, indipendentemente dalla data del definitivo collocamento a riposo, la cessazione effettiva dal servizio sia avvenuta nei limiti di tempo di cui all'art. 1, n. 3, e all'art. 8 del citato Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477. Tali aumenti sono applicabili, tanto sugli assegni previsti all'art. 60 della citata legge e all'art. 292 aggiunto al regolamento del personale, finchè l'agente non sia definitivamente collocato a riposo, quanto, successivamente, sulla pensione.

Per gli agenti iscritti al fondo pensioni e per quelli provenienti da altre amministrazioni statali, i quali ultimi abbiano conservato il trattamento stabilito dal testo unico di legge sulle pensioni civili e militari, gli aumenti nei casi di cui al comma precedente, sono assegnati nella misura stabilita all'art. 3 e all'art. 8 del ripetuto Regio decreto numero 2477, a seconda che la cessazione effettiva dal servizio abbia avuto luogo nei limiti di tempo indicati all'art. 1, n. 3, o all'art. 8 del decreto medesimo.

Le disposizioni del presente articolo hanno effetto dalla stessa decorrenza di cui all'ultimo comma dell'art. 11 predetto.

Art. 14.

Quando al personale dipendente dallo Stato, cessato dal servizio, a causa di infortunio sul lavoro, spetti, oltre alla indennità di infortunio, a norma di legge, anche la pensione privilegiata, quest'ultima è diminuita di una somma pari alla rendita vitalizia costituibile, con la indennità predetta, presso la Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, in base alle tariffe dalla stessa stabilite agli effetti dell'art. 15 del testo unico di legge, approvato con Regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

La precedente disposizione si applica anche alle pensioni privilegiate spettanti alle vedove o agli orfani dei dipendenti dello Stato morti per infortunio sul lavoro, per le quote di indennità di infortunio rispettivamente assegnate a tali aventi diritto.

In nessun caso la pensione privilegiata, ridotta nel modo suindicato, può essere inferiore alla pensione normale, valutata in ragione dei servizi prestati dall'infortunato. Se tali servizi sieno di durata inferiore al minimo richiesto per la pensione normale, la pensione ridotta non può essere inferiore alla pensione normale teorica valutata in base ai servizi utili a pensione.

Art. 15.

Le disposizioni dell'art. 19 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, si applicano anche al personale del catasto e dei servizi tecnici di finanza sistemato o assunto nel ruolo degli inservienti e degli uscieri dal 1° aprile 1919 in poi.

E' parificato al servizio prestato nel ruolo aggiunto del catasto e dei servizi tecnici predetti, ai fini dell'applicazione del terzo comma del citato art. 19, quello prestato anteriormente alla istituzione del ruolo medesimo, durante il tempo in cui il personale fu iscritto alla Cassa di previdenza, istituita con l'art. 5 della legge 7 luglio 1902, n. 302, e quello prestato dal 10 agosto 1893 fino alla data di collocamento nel ruolo ordinario, dagli ingegneri e dai geometri che nel 1893 superarono l'esperimento pel passaggio in pianta stabile.

Art. 16.

Il personale del catasto e dei servizi tecnici di finanza, di cui al primo comma dell'art. 19 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, non iscritto alla suddetta cassa di previ-

denza, sarà assoggettato ad una ritenuta straordinaria del sei per cento sullo stipendio iniziale di ruolo ordinario, per un periodo di tempo pari a quello decorso dalla data del passaggio o dell'assunzione nel ruolo unico, istituito con l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 aprile 1919, n. 622, a quella in cui il personale stesso cominciò o comincierà ad essere sottoposto alla ritenuta ordinaria in conto entrate del tesoro.

Il personale che fu inscritto alla cassa di previdenza posteriormente al passaggio od all'assunzione nel cennato ruolo unico, sarà sottoposto alla ritenuta straordinaria predetta per un periodo di tempo pari a quello durante il quale prestò servizio in quest'ultimo ruolo unico, senza essere inscritto alla Cassa.

Le ritenute straordinarie da operarsi ai sensi dei precedenti commi saranno effettuate a decorrere dal 1° luglio 1924.

I contributi accreditati dopo il 31 marzo 1919, nel conto individuale degli iscritti alla cassa di previdenza, i quali non si avvalgano della facoltà di cui al terzo comma dell'art. 19 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, o che non abbiano servito nel ruolo aggiunto, saranno versati all'erario insieme agli interessi ed alle quote del fondo comune.

Le disposizioni del presente articolo valgono anche per gli impiegati sistemati o assunti nel ruolo degli inservienti od uscieri del catasto e dei servizi tecnici di finanza, dal 1° aprile 1919 in poi.

Art. 17.

Il personale del catasto e dei servizi tecnici di finanza che, prima dell'entrata in vigore del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, risultava iscritto alla Cassa nazionale delle assicurazioni sociali, ha facoltà di continuare in tale inscrizione, ovvero di rinunciarvi. Nel primo caso ogni contributo resta a carico dell'inscritto.

Ferme le disposizioni dell'art. 19 del citato Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, modificate ed estese con i precedenti articoli 15 e 16, il personale che abbia rinunciato all'iscrizione alla cassa nazionale suddetta, ha diritto di ottenere che i contributi da esso versati alla Cassa stessa siano portati a diminuzione del suo debito verso lo Stato per le ritenute in conto entrate del tesoro relative ai servizi anteriori al 1° gennaio 1924, e per eventuali riscatti.

I contributi versati, dal personale e dallo Stato, per le iscrizioni cui venga fatta rinuncia ai sensi del precedente

comma, sono restituiti, dalla cassa predetta, all'erario, con le modalità che verranno stabilite mediante decreto del Ministro per l'economia nazionale di concerto con quello per le finanze.

Art. 18.

Gli impiegati ed agenti del catasto e dei servizi tecnici di finanza che al 31 marzo 1919 avevano compiuto l'età di quarantacinque anni e non erano iscritti alla cassa di previdenza, istituita con l'art. 5 della legge 7 luglio 1902, n. 302, hanno facoltà di rinunciare, entro il 31 dicembre 1924, al trattamento di pensione loro concesso con l'art. 19 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, modificato con gli articoli 15 e 16 del presente decreto. In tal caso essi conserveranno il diritto alla indennità per una volta tanto da liquidarsi ai termini degli articoli 15 e 16 della legge 14 luglio 1907, n. 543, e verranno esonerati dalle ritenute ordinarie e straordinarie in conto entrate del tesoro.

Art 19.

Coloro che, anteriormente al 1° gennaio 1924, abbiano fatto passaggio dai ruoli del personale subalterno delle amministrazioni centrali in quelli di personale soggetto alle norme di pensione stabilite per gli impiegati civili dello Stato, possono chiedere il riconoscimento, agli effetti di pensione, del periodo di servizio prestato con iscrizione alla cassa nazionale per le assicurazioni sociali, assoggettandosi, per il periodo stesso, alla ritenuta del sei per cento sullo stipendio iniziale del ruolo di origine. La relativa domanda deve essere presentata, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1924.

La ritenuta predetta può essere versata a rate mensili eguali da trattenersi sullo stipendio o sulla pensione, a decorrere dal 1° gennaio 1925, in un periodo di tempo corrispondente a quello riconosciuto.

Le disposizioni dei precedenti commi si applicano, dal 1° gennaio 1924, anche al personale che abbia precedentemente cessato dal servizio e agli aventi causa.

L'ultimo comma dell'art. 2 della legge 16 giugno 1904, n. 259, si applica anche agli operai iscritti alla cassa nazionale predetta, che abbiano fatto o facciano passaggio ad impiego civile.

Per il ricupero, da parte dello Stato, delle somme versate alla cassa nazionale per l'inscrizione del personale di cui al presente articolo, si applicano le norme degli articoli 3 e 5 della legge 10 aprile 1921, n. 552.

Art. 20.

L'art. 18 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, si applica anche al personale subalterno che fu iscritto alla cassa nazionale delle assicuraioni sociali in esecuzione dell'art. 5 della legge 28 dicembre 1902, n. 534.

Art. 21.

Nei casi in cui spetti, in seguito alla revoca della pensione di guerra, ai sensi del Regio decreto 12 luglio 1923, n. 1491, la pensione privilegiata ordinaria, quest'ultima, con i relativi assegni mensili di caro-viveri e con gli aumenti di cui al Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2477, non può superare l'importo complessivo della pensione di guerra, precedentemente liquidata, e degli assegni temporanei di cui al decreto Luogotenenziale 24 aprile 1919, n 764.

Le riduzioni eventualmente da operarsi, in applicazione del precedente comma, sul trattamento di quiescenza ordinario, sono effettuate in primo luogo sugli assegni mensili di caro-viveri.

Disposizioni finali.

Art. 22.

L'art. 35 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, modificato dall'art. 12 del Regio decreto 30 dicembre 1923, numero 2835, si applica anche alle pensioni di riversibilità liquidate in base alla misura massima della pensione diretta.

L'art. 35 predetto è applicabile anche alle pensioni di riposo o di riversibilità degli ufficiali già in posizione ausiliaria speciale, qualora, in base alla media degli stipendi effettivamente e integralmente percetti nell'ultimo triennio di servizio effettivo, spetti, secondo le disposizioni del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, e successive modificazioni, una pensione più favorevole.

Art. 23.

Nei casi in cui siano state negate la pensione di guerra e la pensione privilegiata normale, richieste in dipendenza di

un medesimo evento attribuito a causa di servizio, il termine per il ricorso alle sezioni unite della Corte dei conti, contro l'una o l'altra delle due deliberazioni negative, decorre dalla notifica di più recente data.

Art. 24.

Le disposizioni del presente decreto, per le quali non sia stabilita una diversa decorrenza, hanno applicazione dal 1° gennaio 1924.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 23 *maggio* 1924, *n.* 869, *contenente aggiunte e modificazioni al R. decreto 6 dicembre* 1923, *numero* 2651, *relativo all'inquadramento nelle nuove tabelle organiche del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;
Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Visto il R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;
Visto il R. decreto 27 gennaio 1924, n. 228;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 12 giugno 1924, n. 138.

Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 3 del R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, viene sostituito dal seguente:

« Art. 3. — Le promozioni al grado 1° saranno conferite a scelta e quelle al grado 2° e successivi unicamente per merito comparativo, salvo le eccezioni che verranno stabilite con le norme di applicazione, per le qualifiche per le quali si ritenga necessario continuare a disciplinare il conferimento in base al risultato di appositi esami di idoneità, e salvo quelle derivanti da esami di concorso interno banditi dall'Amministrazione.

« In via transitoria, cioè fino alla pubblicazione del nuovo regolamento del personale e ad ogni modo non oltre il 31 dicembre 1924, le promozioni potranno essere conferite qualunque sia l'anzianità dell'agente nel grado in cui si trova all'atto dello scrutinio, e per promozioni a gradi non superiori al sesto potranno essere scrutinati, quando le esigenze del servizio lo richiedano, oltre agli agenti del grado immediatamente inferiore nel rispettivo quadro delle tabelle, anche agenti del grado successivo.

« Le promozioni stesse saranno deliberate dal Ministro per le comunicazioni:

sentito il Consiglio d'amministrazione, su proposta del direttore generale, per quelle al grado 1°, salvo, per quanto riguarda il capo servizio della ragioneria, il concerto col Ministro per le finanze, in base all'ultimo comma dell'articolo 54 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

sentito il Consiglio di amministrazione, su proposta presentata dal direttore generale, in base alle graduatorie definitive concretate dalla Commissione centrale di avanzamento appresso indicata ,per quelle ai gradi dal 2° al 10°, previa designazione delle Commissioni locali per quelle ai gradi dal 3° al 10°;

sentito il Consiglio di amministrazione, su proposta del direttore generale, in base alle graduatorie definitive concretate dalle Commissioni locali, per quelle ai gradi inferiori al 10°.

« Le altre promozioni da conferirsi in seguito ad esami di concorso o di idoneità saranno deliberate dal Ministro per

le comunicazioni, sentito il Consiglio di amministrazione su proposta del direttore generale.

« La Commissione centrale di avanzamento sarà presieduto dal direttore generale e sarà costituita dai dirigenti dei servizi centrali o loro sostituti. In caso di assenza o di impedimento del direttore generale sarà presieduta dal dirigente di servizio più anziano.

« Le Commissioni locali per il personale addetto ai servizi centrali ed ai relativi uffici distaccati, saranno presiedute per ciascun servizio dal dirigente, e ne faranno parte i funzionari incaricati della sostituzione di esso dirigente, nonchè i dirigenti dei singoli uffici purchè di grado non inferiore a quello per il quale gli agenti sono da scrutinarsi e comunque di grado non inferiore al 3° od immessi ufficialmente nelle relative funzioni.

« Le Commissioni locali per il restante personale saranno presiedute dal capo del compartimento e composte, per ciascuna specialità di servizio ,dal capo della rispettiva unità e dai capi dei relativi uffici, purchè di grado non inferiore a quello per il quale gli agenti sono da scrutinarsi o comunque di grado non inferiore al 3° od immessi ufficialmente nelle relative funzioni.

« Le promozioni da effettuarsi con decorrenza anteriore al 1° marzo 1924, verranno conferite, secondo le presenti disposizioni, nelle qualifiche e nei gradi delle tabelle allora in vigore, osservando, per la composizione delle Commissioni e per la competenza a formulare le relative proposte ed a deliberare in merito ad esse, l'equiparazione dei gradi risultanti dall'allegato *B* al presente decreto.

« Il Ministro per le comunicazioni viene incaricato dell'emanazione delle norme di applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo ».

Art. 2.

La Commissione di cui al 2° comma dell'art. 13 del Regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, s'intende chiamata a risolvere soltanto le controversie relative all'inquadramento del personale nei nuovi quadri di classificazione. Essa sarà composta e presieduta come la Commissione centrale di avanzamento, con l'intervento anche di un funzionario dell'Avvocatura erariale generale da designarsi dall'avvocato generale e sarà assistita da un funzionario di grado non inferiore al 6° in qualità di segretario.

Alla Commissione stessa saranno sottoposte, per le sue risoluzioni inappellabili, anche le controversie derivanti dal-

l'applicazione del R. decreto 27 gennaio 1924, n. 228, riguardante la sistemazione dello stato giuridico ed economico del personale proveniente dalle cessate Amministrazioni austriache.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 23 *maggio* 1924, *col quale viene nominato il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 del R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il comm. ing. Cesare Oddone è nominato direttore generale delle ferrovie dello Stato a decorrere dall'11 giugno 1924.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO.

DECRETO MINISTERIALE *del 18 giugno 1924, n. 269, che approva le norme per le promozioni di grado nel personale delle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

Vista la relazione della Direzione generale (Servizio Personale e Affari generali) n. PAG. 410-16-95073 in data 16 giugno 1924;

Decreta:

E' autorizzata l'emanazione delle Norme di applicazione delle disposizioni contenute nel Regio decreto-legge 23 maggio 1924, n. 869, relativo alle promozioni di grado nel personale delle ferrovie dello Stato, conformi al testo allegato.

Roma, li 18 giugno 1924.

Il Ministro
CIANO.

NORME

per le promozioni di grado nel personale delle ferrovie dello Stato in applicazione del R. Decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, modificato con il R. Decreto-Legge 23 maggio 1924, n. 869.

Per provvedere alle promozioni di grado con decorrenza anteriore al 1° marzo 1924 nel personale delle ferrovie dello Stato in applicazione del R. Decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, modificato con il Regio Decreto-legge 23 maggio 1924, n. 869 si emanano le seguenti norme.

1. — Le promozioni che devono continuarsi a conferire in base al risultato di appositi esami di idoneità o di concorso interno, sono quelle alle seguenti qualifiche:

a) Per concorso interno per la parte dei posti che si renderanno disponibili, dopo le promozioni per merito comparativo e le conferme di cui al R. D. 2955 del 31 dicembre 1923 nonchè le sistemazioni di cui al R. D. 15 ottobre 1923, n. 2442:

Ispettore
Segretario tecnico
Disegnatore di 1ª classe
Assistente dei lavori di 1ª classe
Commesso

b) Per concorso interno per tutti i posti disponibili:

Capo personale viaggiante
Controllore viaggiante
Capo deposito
Sorvegliante della linea
Capo squadra cantonieri
Commesso dei magazzini
Capo squadra dei magazzini
Capo squadra operai
Capo squadra verificatori
Sotto capo squadra operai

c) Per esame d'abilitazione e d'idoneità:

Sotto capo (al Movimento)
Conduttore capo
Conduttore principale

Conduttore
Frenatore
Macchinista treni a vapore
Macchinista treni elettrici
Guardablocco
Operaio di 1ª classe
Operaio.

2. — Le Commissioni locali provvederanno allo scrutinio degli agenti dei gradi inferiori al 4°, concretando, per ciascun grado o qualifica le relative graduatorie di merito.

Le designazioni delle Commissioni locali per i gradi dal 4° al 9° compreso, non vincolano le deliberazioni della Commissione Centrale, la quale forma le proprie graduatorie nell'ordine decrescente di merito da essa stabilito.

Le Commissioni locali di avanzamento per ciascun Compartimento e per la Delegazione di Cagliari sono le seguenti:

— Una Commissione per la Sezione Movimento e Traffico;

— Una Commissione per la Sezione Materiale e Trazione;

— Una Commissione per ciascuna delle Officine indicate nell'art. 7 dell'Ordine di Servizio n. 6 del 1920;

— Una Commissione per ogni Sezione Lavori di ciascun Compartimento, tenendo conto che gli agenti addetti agli Uffici Patrimoniali ed agli Uffici speciali dovranno essere scrutinati insieme col personale della Sezione Lavori alla quale tali Uffici trovansi aggregati.

Non possono far parte delle Commissioni funzionari che siano fra di loro parenti od affini fino al 3° grado inclusivamente; nel caso in cui ciò si verificasse, il membro di grado meno elevato nella gerarchia, viene sostituito dal funzionario che ne fa le veci.

I componenti debbono inoltre allontanarsi dall'adunanza ogni volta trattisi di provvedimenti relativi ad agenti di grado effettivo pari o superiore o che siano loro rispettivi parenti od affini fino al 4° grado inclusivamente, nel quale ultimo caso si fa luogo alla temporanea surrogazione nei modi indicati dal precedente comma del presente punto.

Nel caso in cui, per effetto dell'allontanamento temporaneo di membri trovantisi nelle condizioni specificate nei precedenti comma, la Commissione si riduca al solo Presidente, questo riferirà alla Commissione Centrale per il tramite del Servizio Personale e Affari generali, a riguardo dei Funzionari suindicati, indicando le puntazioni che riterrà di assegnare loro.

Per la validità delle adunanze delle Comissioni è necessaria la presenza di almeno due terzi dei componenti, com-

preso il Presidente: nei casi in cui occorra addivenire a votazioni le deliberazioni si adottano a maggioranza assoluta di voti e qualora risulti parità di voti favorevoli e contrari, la deliberazione si ritiene favorevole all'agente.

Le Comissioni sono assistite da un agente, con le funzioni di segretario, designato dal Presidente.

I componenti le Commissioni di avanzamento, nonchè il segretario, sono tenuti al segreto di ufficio.

3. — Per le promozioni da effettuarsi per merito comparativo dovranno essere scrutinati tutti gli agenti esistenti, siano stabili od in prova, nonchè quelli che si trovano ancora nella condizione di avventizio o di provvisorio, ma che abbiano titolo alla sistemazione in prova con decorrenza anteriore al 1° gennaio 1924 in relazione alle norme per l'applicazione del Regio decreto 15 ottobre 1923, n.2442.

I funzionari rivestiti della qualifica di Ispettore (Tabelle 1921) dovranno essere scrutinati per il passaggio ad Ispettore di 1ª classe (Tabelle 1921) per titolo di merito comparativo in base alle presenti norme, qualunque sia l'anzianità di grado da essi posseduta.

Quelli di essi che al 1° gennaio 1924 si trovavano ad aver compiuto 6 anni di anzianità nel grado di Ispettore(compresi al caso quelli trascorsi nella qualifica di Allievo ispettore), e ad aver raggiunto lo stipendio di almeno L. 13,000 da un anno, dovranno essere compresi inoltre in apposito elenco nominativo, da cui risulti se dalla Commissione di avanzamento sono stati giudicati « meritevoli » oppur no agli effetti del passaggio alla 1ª classe.

Gli agenti rivestiti delle qualifiche indicate nel 1° e 2° comma dell'art. 5 del Regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, i quali, sulla base dell'anzianità di grado stabilita dall'articolo stesso e della dichiarazione di « non demeritevole » hanno titolo all'assegnazione della qualifica di grado superiore all'atto dell'inquadramento, dovranno essere ugualmente scrutinati agli effetti delle promozioni coi criteri indicati nelle presenti Norme e compresi quindi nelle rispettive graduatorie di merito.

Gli avventizi laureati assunti direttamente per posti di grado 5° ed ora in attesa di sistemazione mediante concorso interno per titoli, in base alle apposite norme in data 6 febbraio 1924, pubblicate nel Bollettino Ufficiale n. 8 del 21 febbraio 1924, dovranno in questa occasione essere scrutinati, ma la eventuale loro promozione non potrà avere effetto se non dopo ed in quanto intervenga la loro sistemazione in prova.

Alle stesse condizioni di cui al precedente comma dovranno

essere scrutinati anche gli agenti laureati del concorso tenuto in base al Regio decreto-legge 26 novembre 1919, n. 2319, riusciti idonei, ma non ancora sistemati nel grado di Ispettore, ma anche per questi agenti la eventuale nomina ad Ispettore di 1ª classe (Tabelle del 1921) non potrà avere effetto se non dopo che sia intervenuta la sistemazione nel grado di Ispettore.

4. — Per le qualifiche di Capo stazione, Capo gestione, Capo tecnico, Capo deposito le quali con le tabelle del 1921 vennero fuse in un solo grado e che con le tabelle del 1924 vengono nuovamente sdoppiate in due distinti gradi, riprendendo gli agenti che ne erano rivestiti la posizione che avevano anteriormente al 1° marzo 1920, gli agenti dovranno essere bensì scrutinati direttamente per il grado settimo (tabelle 1921), ma tale scrutinio dovrà essere informato ad una rigorosa valutazione dei meriti individuali, specialmente per quanto si riferisce alla capacità professionale ed alle attitudini sotto ogni riguardo in rapporto all'importanza della qualifica per la quale vengono scrutinati.

Per i Capi stazione (tabelle 1921) che possedevano la qualifica di Capo stazione di 3ª classe all'atto dell'inquadramento avvenuto con effetto dal 1° marzo 1920, l'anzianità nel grado 8° sarà da computarsi soltanto dal 1° marzo 1920.

Inoltre, poichè in applicazione delle disposizioni del Regio decreto 2651 circa l'inquadramento nelle nuove tabelle al 1° marzo 1924 gli agenti anzidetti hanno ormai ripreso la loro posizione di Capo stazione di 2ª classe e di Capo stazione di 3ª classe, così sarà opportuno che per i provvedimenti che potranno essere adottati in seguito durante il corso dell'anno si provveda senz'altro ad un ulteriore scrutinio nel quale i Capi stazione di 2ª classe siano scrutinati per Capi stazione di 1ª classe e quelli di 3ª classe per Capi stazione di 2ª classe.

Procedimento analogo a quello indicato ai precedenti comma sarà da seguirsi per le qualifiche di Capo deposito, Capo tecnico, ecc.

5. — In eccezione a quanto è stabilito al punto 1° si dispone che per le promozioni alle qualifiche di Commesso — Capo personale viaggiante — Controllore viaggiante — Capo deposito — Capo squadra operai (del Servizio Materiale e Trazione) — Capo squadra verificatori — Operaio di 1ª classe — Operaio, possa essere provveduto, in via transitoria, anche mediante scrutinio per merito comparativo, in relazione alle disposizioni di cui in appresso.

Gli agenti da scrutinarsi in base al suesposto criterio, oltre a distinguersi eccezionalmente per capacità professionale e per rendimento, dovranno trovarsi nella condizione di aver

già disimpegnate, per qualche tempo, anche in via saltuaria, le funzioni del grado superiore, dimostrando di esserne meritevoli.

Per la promozione a Commesso di 1ª classe saranno da scrutinarsi gli Assistenti capi merci e materiale e gli Assistenti capi sale; gli Assitenti merci e materiale e gli Assistenti sale, anche se eventualmente addetti agli uffici potranno invece essere scrutinati per la promozione a Commesso.

Resta tuttavia stabilito che gli agenti i quali potessero conseguire la promozione a Commesso in base al suindicato scrutinio per merito comparativo, dovranno, se addetti alle stazioni, entro il termine di due anni dalla data della promozione stessa, ottenere tutte le prescritte abilitazioni pel disimpegno delle funzioni inerenti alla qualifica di Commesso: in caso diverso verranno restituiti alla precedente qualifica.

Per le promozioni a Capo personale viaggiante ed a Controllore viaggiante potranno essere scrutinati i Conduttori capi. Lo scrutinio potrà riguardare l'una o l'altra od anche entrambe le predette qualifiche.

Per la promozione a Capo deposito potranno essere scrutinati i Macchinsti T. V. e T. E. stabili che non abbiano superato l'età di 45 anni.

Per la promozione a Capo squadra operai potranno essere scrutinati, distintamente per i diversi mestieri od impianti, gli Operai di 1ª classe stabili e, per le Squadre di Rialzo, anche i Verificatori.

Per la promozione a Capo squadra-verificatori potranno essere scrutinati, oltre i Verificatori stabili, anche gli Operai di 1ª classe stabili delle Squadre di Rialzo, abilitati alle funzioni di Verificatore.

Per la promozione ad Operaio di 1ª classe potranno essere scrutinati gli Operai che abbiano almeno 4 anni di servizio stabile od in prova in tale qualifica: si può prescindere dal capolavoro per quegli agenti che, durante il servizio prestato, abbiano dato prova di avere la capacità necessaria per la promozione.

Per le promozioni ad Operaio potranno essere scrutinati i Manovali dei rispettivi rami di servizio, nonchè i cantonieri eventualmente passati al Servizio Materiale e Trazione o che comunque ne abbiano fatto richiesta, i quali abbiano superato 21 anni di età e non i 45: si può prescindere dal capolavoro per quegli agenti che, durante il servizio prestato, abbiano dato prova di avere la capacità necessaria per la promozione.

6. — Nell'addivenire alla formazione delle graduatorie dovranno essere seguiti i seguenti criteri:

Le Commissioni locali di Servizio Centrale e di Compartimento dovranno innanzitutto assegnare ad ogni singolo concorrente una puntazione espressa in decimi sui seguenti requisiti:

a) Anzianità di servizio;
b) Anzianità di grado;
c) Condotta in servizio e fuori;
d) Capacità professionale;
e) Rendimento;
f) Requisiti speciali, in riguardo ai mutilati, invalidi e feriti di guerra, ai decorati al valore militare, ai promossi per merito di guerra, agli ex combattenti, nonchè in genere a tutti coloro che abbiano acquistato benemerenze durante la guerra e durante gli scioperi.

7. — Ai requisiti precedentemente indicati saranno poi da attribuire i seguenti coefficienti di valore:

a) anzianità di servizio.	1
b) anzianità di grado	1
c) condotta in servizio e fuori	2
d) capacità professionale	6
e) rendimento	6
f) requisiti speciali	4

La puntazione per decimi assegnata a ciascun requisito dovrà quindi essere moltiplicata per il corrispondente coefficiente di valore.

La somma dei suindicati prodotti costituirà la puntazione definitiva riportata da ciascun agente scrutinato.

Sulla base di tale puntazione definitiva si addiverrà infine alla formazione della graduatoria di merito, nella quale, a parità di punti ottenuti, dovrà essere inscritto con precedenza colui che nella somma dei requisiti « capacità professionale » e « rendimento » avrà ottenuto un maggior numero di punti. Nell'eventualità che anche in tale somma si verifichi parità di voti, dovrà essere data la precedenza all'agente più anziano di grado.

In tutte le graduatorie dovranno essere succintamente illustrate le votazioni riferentesi ai requisiti speciali: inoltre dovrà essere fatta speciale annotazione per quegli agenti per i quali viene applicato il coefficiente per l'anzianità di grado superiore ad 1, in relazione a quanto è detto al punto 9 successivo.

8. — Per la puntazione che si riferisce ai requisiti di an-

zianità di servizio e di grado sarà da assegnarsi la puntazione massima di 10 alle anzianità di servizio di 15 anni o più ed a quelle di anzianità di grado di 6 o più. Le dette anzianità saranno da computarsi a mesi attribuendo per ciascun mese 1/18 di punto per l'anzianità di servizio e 1/12 di 10/6 (corrispondente a 5/36 di punto) per l'anzianità di grado, trascurando poi od arrotondando in più le frazioni che risultino inferiori, oppure eguali o superiori alla metà di un punto.

L'anzianità *di servizio* decorre dalla data di nomina in prova: non va quindi computato il periodo di avventiziato.

Nella valutazione dell'anzianità *di grado* dei Segretari e qualifiche equiparate del personale degli uffici agli effetti della promozione al grado superiore, devesi seguire la norma sancita dall'art. 5 del Regio decreto 4 gennaio 1920, n. 27, confermato con l'art. 1 del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 2955, avendo presente che tale anzianità di grado è determinata dalla complessiva permanenza nei gradi 10 e 11 delle Tabelle del 1917; motivo per cui agli effetti della valutazione dell'anzianità di grado devesi considerare quella di nomina al grado 11.

L'anzianità di grado per i Sotto capi adibiti al Movimento decorre dalla data delle conseguite abilitazioni, utili per la reggenza.

Per i Sotto capi non adibiti al Movimento, l'anzianità di grado decorre dalla data di nomina al grado 11 delle Tabelle del 1917.

9. — Per gli agenti appartenenti alle seguenti qualifiche:

Segretario di 1ª classe;
Revisore;
Segretario tecnico di 1ª classe;
Assistente dei lavori principale;
Disegnatore di 1ª classe;
Archvista ed Aiutante principale;
Segretario;
Segretario tecnico;
Disegnatore;
Assistente dei lavori di 1ª classe;
Aiutante di 1ª classe;
Commesso di 1ª classe e Commesso di 1ª classe dei magazzini;
Usciere di 1ª classe;
Sotto capo squadra operai;

le quali, per effetto dell'applicazione delle nuove tabelle, rimarranno fuse con altre di grado inferiore, il coefficiente di valore attribuito all'anzianità di grado sarà elevato fino a 3, in relazione ai criteri che vengono in appresso specificati.

Per i Segretari di 1ª classe ed equiparati del personale degli uffici sarà elevato da 1 a 3 il coefficiente relativo alla anzianità di grado per coloro che si trovano ad avere l'anzianità nel grado non posteriore al 1° luglio 1920.

Per i Segretari ed equiparati tale coefficiente dovrà essere elevato:

1° — a 3 per gli agenti aventi anzianità di grado 11° (ruoli organici del 1917) fino al 31 dicembre 1912;

2° — a 2 per gli agenti aventi anzianità di grado 11° (ruoli organici del 1917) dal 1° gennaio 1913 al 15 marzo 1915;

3° — per gli altri agenti con anzianità di grado 11° (ruoli organici del 1917) inferiore a quelle suindicate, sarà applicato il coefficiente ordinario.

Per le rimanenti qualifiche di Commesso di 1ª classe, Usciere di 1ª classe, Sottocapo squadra operai, il detto coefficiente di valore relativo all'anzianità di grado sarà elevato in proporzione all'anzianità medesima, come risulta dal seguente prospetto:

Qualifica	Coefficiente di anzianità
Commesso di 1ª classe e Commesso di 1ª classe dei magazzini	3 per anzianità fino al 1° marzo 1918 compreso 2 per i rimanenti se ex-ufficiali 1 per tutti gli altri
Uscieri di 1ª classe . .	3 per anzianità fino al 1° gennaio 1913 compreso 2 per anzianità fino al 1° gennaio 1918 compreso 1 per tutti gli altri
Sotto capo sq. operai .	3 per anzianità fino al 1° gennaio 1913 compreso 2 per anzianità fino al 1° gennaio 1920 compreso 1 per tutti gli altri

Sebbene non si tratti di qualifica fusa con altra di grado inferiore, i coefficienti di anzianità stabiliti per i Commessi di 1ª classe, dovranno tuttavia, per ragioni di confronto, essere assegnati anche agli Applicati delle stazioni nello scrutinio da farsi assieme ai Commessi di 1ª classe per Sotto capo alle gestioni.

Per gli agenti rivestiti delle qualifiche *ad personam* di Capo stazione di 2ª classe, Capo gestione di 1ª classe, Capo Capo deposito di 2ª classe, ecc. di cui al punto 4 delle pre-

senti Norme, negli scrutinî da eseguirsi agli effetti delle promozioni dovrà essere attribuito alla puntazione riferentesi alla anzianità di grado, il coefficiente di maggior valore 2.

10. — Per addivenire alla puntazione per i requisiti di cui alle lettere *c*) (condotta in servizio e fuori), *d*) (capacità professionale), *e*) (rendimento), dovrà essere seguita la seguente procedura:

Il membro della Commissione che ha alla propria dipendenza l'agente in esame fa, per ognuno dei suindicati requisiti, la propria concreta proposta di puntazione, la quale è da ritenersi approvata soltanto nel caso in cui sia accolta *ad unanimità* di consensi.

In caso diverso ciascun componente proporrà la puntazione rispondente al proprio giudizio e all'agente sarà assegnata quella risultante dalla media aritmetica delle puntazioni proposte dai vari membri della Commissione.

Gli agenti che in uno dei tre requisiti suindicati non riportassero almeno la metà più uno della puntazione massima e cioè 6/10, saranno senz'altro esclusi dalla graduatoria e considerati non promovibili.

Per quanto si riferisce alla puntazione da assegnarsi ai requisiti essenziali di capacità e di rendimento, sarà da attribuirsi alle dette puntazioni espresse in decimi il seguente valore qualitativo:

il 6 corrisponde alla qualificazione di discreto;
il 7 corrisponde alla qualificazione di buono;
l'8 corrisponde alla qualificazione di ottimo
il 9 corrisponde alla qualificazione di ottimo con speciali benemerenze di servizio;
il 10 corrisponde alla qualificazione di ottimo con specialissime benemerenze di servizio.

Per coloro che hanno defezionato durante gli scioperi, dopo determinata la puntazione relativa al rendimento mediante valutazione del servizio normale, e prima di applicare il coefficiente di valore di cui al punto 7° precedente, sarà diminuita da questa mezzo punto per ogni sciopero, con un minimo di uno ed un massimo di tre, senza alcuna modificazione nella valutazione dei requisiti speciali. In questi casi dovranno essere indicati per ciascun agente gli scioperi cui egli ha preso parte.

Nel valutare il rendimento dei mutilati ed invalidi di guerra dovrà tenersi conto delle minorate loro condizioni fisiche.

Per i Commessi di 1ª classe e per gli Applicati delle stazioni, nell'assegnazione della puntazione riferentesi alla ca-

pacità professionale, dovrà tenersi particolarmente conto delle abilitazioni conseguite.

11. — Nell'assegnazione della puntazione riferentesi ai requisiti speciali dovranno essere seguite le seguenti istruzioni:

a) Servizio ferroviario prestato durante gli scioperi.

Per ogni sciopero ferroviario durante il quale sia stato prestato volontariamente servizio dovrà essere assegnato 1 punto, con un massimo di 4.

Per coloro che prestarono servizi diversi da quelli inerenti alla loro qualifica, come in servizio ai treni o di macchina o simili, non sarà tuttavia da assegnarsi una maggiore puntazione, salvo a tener conto di tale benemerenza nel titolo « rendimento ».

b) Benemerenze di servizio ferroviario prestato durante la guerra. — I ferrovieri che durante la guerra hanno prestato lodevole servizio ferroviario per almeno sei mesi in località poste in zona di operazioni, avranno assegnati per tali titoli 2 punti.

Tale puntazione potrà essere estesa anche ai ferrovieri che prestarono servizio su linee od in località poste in zona di guerra, avvertendo che per il riconoscimento di tale benemerenza potrà ritenersi valida l'autorizzazione concessa ai ferrovieri stessi di fregiarsi del distintivo istituito con Regio decreto 3 maggio 1918, n. 665.

La puntazione riguardante il servizio ferroviario prestato durante gli scioperi dev'essere assegnata a tutti gli agenti, degli uffici o del ramo esecutivo, che si recarono al lavoro di propria spontanea volontà e non in seguito a pressioni.

c) Benemerenze militari durante la guerra. — Gli agenti che prestarono servizio militare durante la guerra dovranno ottenere puntazioni complementari come in appresso:

ex-combattenti (✠) (X)	Punti	3
croce di guerra (✠) feriti di guerra (O) volontari di guerra in reparti combattenti (X)	»	4
croce al valore (✠)	»	5
promozione per merito di guerra conseguita nei gradi di sottufficiale o di caporale (✠), oppure medaglia di bronzo in qualunque numero (✠)	»	6
invalidi e mutilati ultime 4 categorie (O)	»	7
invalidi e mutilati prime 6 categorie (O) oppure 1 medaglia d'argento (✠) oppure promozioni per merito di guerra conseguite nei gradi di ufficiale (✠)		8
due medaglie d'argento (✠)	»	9
medaglia d'oro (✠) o tre medaglie d'argento (✠)	»	10

Sono cumulabili fra loro i requisiti di cui alle lettere *a*) e *b*) ed *a*) e *c*). La puntazione stabilita per i ferrovieri che durante la guerra prestarono servizio ferroviario per almeno 6 mesi in località posta in zona di operazioni o che si trovino comunque nelle condizioni di cui al punto *b*), non è cumulabile con quella fissata per il titolo di ex combattente.

Le puntazioni di cui al punto *c*) sono cumulabili fra loro solamente per i titoli che non portano lo stesso contrassegno.

In ogni caso non dovrà essere oltrepassato il massimo di punti 10.

La puntazione per i titoli militari riguarda esclusivamente gli ex combattenti: coloro cioè che acquistarono tali titoli come militari e che posseggono la caratteristica di combattente.

La croce di guerra e qualsiasi altra decorazione acquistata da funzionari dell'Amministrazione che non si trovino nelle suesposte condizioni, non dà quindi titolo alla puntazione di cui al punto *c*): potrà però esserne tenuto conto per quei ferrovieri che abbiano acquistato simili distinzioni durante il servizio ferroviario prestato in zona di operazioni o di guerra.

Gli invalidi di guerra ascritti alla 9ª e 10ª categoria dovranno essere considerati quali feriti di guerra e dovranno quindi avere il relativo trattamento nelle puntazioni complementari.

Non saranno da considerarsi altri requisiti speciali oltre quelli sopra specificati agli effetti di apposita puntazione. Ogni altra benemerenza che risultasse a favore degli agenti, ad esempio cognizioni eccezionali, presenza in ufficio in turno libero, rinuncia a congedo ordinario, prestazioni oltre l'orario normale, dovrà essere considerata nell'esame della capacità o del rendimento.

12. — In relazione alla disposizione contenuta nell'art. 3 rettificato del Regio decreto-legge 23 maggio 1924, n. 869, per le promozioni non superiori al grado 6° e quando sia richiesto da esigenze di servizio, qualora non sia possibile coprire tutti i posti disponibili con agenti del grado immediatamente inferiore, potranno essere scrutinati sempre col criterio del merito comparativo gli agenti del grado successivo.

13. — Gli agenti rivestiti delle seguenti qualifiche:

a) Segretario, Segretario tecnico, Disegnatore di 1ª classe, Assistente dei lavori di 1ª classe, con anzianità nel grado 11 (ruoli organici del 1917)a tutto il 15 marzo 1915;

b) Applicato (uffici), Disegnatore di 2ª classe, Assistente tecnico di 2ª classe (ruoli organici del 1917) con anzianità nel grado dal 1 gennaio 1918 o precedente;

c) Sotto capo (alle gestioni e al telegrafo) con anzianità da Sotto capo a tutto il 31 dicembre 1914;

d) Applicato (stazioni) con anzianità nel grado dal 1 gennaio 1918 o precedente;

oltre ad essere scrutinati — in relazione ai criteri generali fin qui enunciati — per il grado successivo rispettivamente di Segretario di 1ª classe, ecc.; Segretario, ecc.; Capo gestioni; Sotto capo alle gestioni od al telegrafo, dovranno ulteriormente essere scrutinati per il grado ancora superiore assieme agli agenti che già sono di fatto rivestiti del grado per il quale essi vengono ora in un primo tempo scrutinati, considerando come se essi pure fossero già in possesso del grado stesso, tenendo presenti negli scrutini per Capo gestione di 1ª classe le considerazioni esposte al punto 4.

14. — Nei casi di cui ai due punti precedenti nello scrutinio per il grado più elevato non sarà da attribuirsi alcuna puntazione al requisito dell'anzianità di grado e nella puntazione riferentesi ai requisiti speciali dovrà tenersi unicamente conto delle benemerenze che si riferiscono al servizio ferroviario prestato in occasione di scioperi.

15. — Per quelle qualifiche di cui allo stato di fatto può essere rivestito tanto personale del ramo uffici, quanto personale del ramo esecutivo dovranno essere compilate graduatorie separate a seconda che si tratti di personale appartenente all'uno o all'altro ramo di servizio.

Gli agenti addetti agli uffici adibiti a mansioni d'inservienza e rivestiti della qualifica di Manovale, Cantoniere, ecc., di grado corrispondente a quello di Inserviente, dovranno essere scrutinati con il personale d'inservienza per la promozione ad Usciere.

16. — Gli agenti che hanno conseguito un avanzamento di grado in relazione a disposizioni emanate dopo il 24 maggio 1915, soggette a revisione ai sensi dell'art. 6 del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, dovranno essere ugualmente scrutinati agli effetti della promozione sulla base della posizione da essi attualmente rivestita.

17. — Le presenti norme, tenuto conto di quanto per il personale proveniente dalle cessate Amministrazioni austriache venne stabilito con le disposizioni di cui al Titolo IV delle Norme in data 29 febbraio 1924 per l'applicazione delle disposizioni contenute nel Regio decreto 27 gennaio 1924, numero 228, relativo alla sistemazione dello stato giuridico ed economico del personale suddetto, riguardano anche il personale medesimo.

Le norme stesse sono inoltre applicabili anche al personale del ruolo aggiunto.

DELIBERAZIONE 27 *gennaio* 1924, *n.* 2742, *relativa all'estensione delle attribuzioni dell'ufficio patrimoniale del Compartimento di Palermo alle linee secondarie (gruppo Sicilia).*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a*) del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti gli ordini generali 3-1916 e 3-1920;

Viste le deliberazioni 27 giugno 1923, nn. 1273 e 1277 e 15 novembre 1923, n. 2180;

Delibera:

Le attribuzioni dell'Ufficio patrimoniale della Sezione Lavori di Palermo, quali risultano dall'art. 9 della deliberazione 27 giugno 1923, n. 1273, sono estese anche alle linee secondarie (Gruppo Sicilia).

Roma, 27 gennaio 1924.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

NOTE ILLUSTRATIVE al Decreto 13 marzo 1924, n. 526, relativo all'assicurazione di alcune categorie di agenti delle ferrovie dello Stato.

I. — AGENTI ASSICURATI OBBLIGATORIAMENTE.

Base dell'assicurazione. — In forza del decreto 13 marzo 1924, n. 526, pubblicato nel *Bollettino* n. 19/1924, gli agenti con trattamento di quiescenza consistente in una semplice indennità per una volta, vengono assicurati obbligatoriamente presso l'Istituto Nazionale delle assicurazioni. La base dell'assicurazione è inizialmente costituita dalla indennità per una volta e dalla buonuscita sull'Opera di previdenza, corrispondenti al servizio già prestato, ridotte l'una e l'altra a valori attuali: successivamente l'assicurazione stessa sarà alimentata da ritenute dell'agente, pari a quelle che si pra-

ticano agli iscritti a fondo pensioni, (6 % sugli stipendi e 1/12 di ogni aumento) e da contributi dell'Amministrazione pari a quelli che vengono versati per gli iscritti alla cassa Nazionale per le Assicurazioni sociali (9 % sugli stipendi e 1/12 di ogni aumento).

I valori attuali di una lira di indennità per una volta e di buonuscita sull'Opera di previdenza, in relazione all'età dell'agente all'atto dell'assicurazione e a quella prevista per il suo esonero normale, risultano dalla tabella allegato 1.

Per avere il valore attuale che viene impiegato nell'assicurazione si prende l'importo che sarebbe liquidabile in caso di effettiva cessazione dal servizio al 1° febbraio 1924, e si moltiplica per il coefficiente di detta tabella. Per es., per un agente assicurato a 44 anni di età il coefficiente è 0,573 se l'esonero normale è previsto a 60 anni, 0,559 se l'esonero è a 61, 0,547 se l'esonero è a 62, ecc.

Tasse sui premi. — I premi di assicurazione sono soggetti a tasse, la cui misura è attualmente del 2 per cento dei premi stessi. Ne consegue che su L. 100 versate all'Istituto, L. 98.04 costituiscono premio netto, mentre le rimanenti L. 1.96 cioè il 2 per cento su L. 98.04, rappresentano la tassa sul premio.

Negli allegati esempi i capitali e le rendite sono calcolati in relazione ai premi al netto delle tasse suddette.

Ritenute e assicurazioni facoltative in aggiunta a quelle obbligatorie. — Si richiama l'attenzione sui punti *d)* ed *f)* dell'art. 3 del Decreto, secondo cui l'agente, in aggiunta alle ritenute obbligatorie, può versare qualsiasi somma in qualunque momento creando così delle nuove assicurazioni a premio unico che si sovrappongono a quelle normali, come pure può assoggettarsi volontariamente a supplementi di ritenute sugli stipendi, creandosi così una nuova assicurazione a premio annuo, che si sovrappone a quelle normali.

Per mezzo della seconda di tali disposizioni gli agenti hanno la possibilità di compensare le ritenute a cui non sono stati sottoposti durante il periodo di servizio precedente all'assicurazione, poichè senza di ciò il servizio prestato precedentemente ha efficacia soltanto per quanto riguarda il contributo della Amministrazione, rappresentato dal valore attuale della indennità per una volta.

Per rendere tale servizio efficace anche nei riguardi delle ritenute a cui l'agente sarebbe stato sottoposto precedentemente se già fosse stato assicurato, è consigliabile che egli si sottoponga a ritenute volontarie analogamente a quanto

devono fare gli agenti iscritti a fondo pensioni, se intendono ottenere il riconoscimento dei servizi precedenti.

Così un agente iscritto al fondo pensioni che come quello dell'es. n. 4 avesse 11 anni di servizio precedente all'iscrizione, potrebbe farne riconoscere 5.1/2 e all'uopo dovrebbe assoggettarsi per anni 2.3/4 (la durata del pagamento non può superare la metà del periodo riconosciuto) a una ritenuta supplementare pari

$$\frac{6 \times 5.5}{2,75} = 12$$

per cento dello stipendio di inquadramento al 1° marzo 1924.

Per l'agente assicurato invece, nulla impedisce che il periodo di ricupero delle ritenute sia esteso a tutta la durata del servizio precedente praticando la ritenuta supplementare per l'intiera residua durata di servizio. Ne consegue che un agente nelle condizioni previste nel caso 4 (anni di servizio già prestato 11, anni di servizio residuo 19), può ricuperare 11 anni di mancati versamenti, assoggettandosi a una ritenuta supplementare pari al

$$\frac{6 \times 11}{19} = 3.47$$

per cento dello stipendio d'inquadramento al 1° marzo 1924. Ben si intende che come è in facoltà dell'agente di effettuare o meno tale ricupero di ritenute, così è in sua facoltà di limitarlo a quella misura che egli creda, col solo vincolo di estendere il periodo di pagamento a tutta la durata residua della carriera.

Sarà opportuno che gli agenti che intendono sottoporsi a tali ritenute volontarie ne facciano domanda al più presto, perchè le assicurazioni che ne derivano non potendo avere effetto se non dalla data di emissione della relativa polizza suppletiva, saranno tanto più efficaci, a parità di versamento annuo, quanto minore sarà l'età dell'agente alla data della polizza medesima.

II. — ASSICURAZIONI FACOLTATIVE.

Facoltà di assicurazione anche per gli agenti iscritti a fondo pensioni. — Si segnalano infine le disposizioni degli articoli 19 del Decreto e 14 della convenzione, secondo cui possono assicurarsi alle stesse condizioni, anche gli agenti iscritti al fondo pensioni che ne facciano domanda.

Mediante tali disposizioni gli agenti possono costituirsi una rendita vitalizia in aumento alla pensione o un capitale pagabile all'atto dell'esonero.

In particolare si segnala la possibilità di rendere utile a tale effetto quella parte degli emolumenti che già era con-

siderata come parte dello stipendio e quindi era assoggettata a ritenute e che ora, pure essendo esclusa dallo stipendio e non essendo più assoggettata a ritenute, viene però ugualmente percepita sotto altre forme. Tali sono i supplementi di servizio attivo e i premi di interessamento. Poichè l'agente in effetto percepisce tali supplementi e premi, se si assoggetta su di essi a una ritenuta volontaria del 6 per cento, ha il beneficio dell'assicurazione senza risentire, nei riguardi delle ritenute, nessun maggiore aggravio di quello che ha avuto finora e di quello che seguiterebbe ad avere se tali assegni fossero rimasti a far parte integrante dello stipendio.

S'intende bene che tale indicazione non ha il significato di un limite, poichè i premi di queste assicurazioni facoltative possono giungere come massimo anche fino ad un importo pari a quello delle ritenute ordinarie e straordinarie di fondo pensioni. Come pure nulla vincola a stabilire il premio come percentuale dei supplementi di servizio attivo e dei premi di interessamento, potendo invece l'agente stabilirlo come percentuale dello stipendio, o anche in misura fissa e senza alcun riferimento agli emolumenti.

Le tabelle allegate alla convenzione, compilate per i casi di esonero non anteriori all'età di 60 anni, quali unicamente possono presentarsi per gli agenti assicurati obbligatoriamente, valgono senz'altro anche per le assicurazioni facoltative di cui all'art. 14 quando si tratti di agenti di qualifiche sedentarie col minimo di esonero a 60 anni.

Per i casi di agenti di qualifiche attive, per i quali, in relazione all'età alla quale vengono raggiunti i 25 anni di servizio, il limite minimo per l'esonero può variare secondo i casi fra 55 e 60 anni, i tassi di premio saranno dall'Istituto determinati volta per volta secondo l'ultimo capoverso dell'art. 9 della convenzione. Siccome però il caso più frequente e quasi generale sarà quello in cui il 55° anno di età costituisce il limite minimo per l'esonero perchè il 25° anno di servizio è stato raggiunto, per tale caso è già stata compilata apposita tabella analoga a quelle allegate alla convenzione, tabella che si unisce come allegato n. 2. Gli agenti in tali condizioni potranno quindi essere assicurati con scadenza a 55 anni, e l'ulteriore eventuale periodo di permanenza in servizio darà luogo a prolungamento della assicurazione, con applicazione dell'art. 10 della convenzione.

Detta tabella è compilata tanto per assicurazioni a premio annuo, che costituiranno il caso più frequente, quanto per assicurazioni a premio unico, che potranno verificarsi

quando l'agente in qualunque momento intenda versare quote per una sola volta all'infuori dell'assicurazione corrente.

III. — ESEMPI.

Si allegano alcuni esempi, di cui quelli dal n. 1 al 5 riguardano l'assicurazione di quegli agenti pei quali essa viene effettuata obbligatoriamente, mentre quelli dal n. 6 al 12 dimostrano i risultati che possono ottenersi colle assicurazioni facoltative, basate unicamente sui supplementi di servizio attivo e sui premi di interessamento, supposti percepiti per 275 giornate all'anno. Tutti gli esempi sono compilati nella ipotesi più sfavorevole, cioè quella che l'agente rimanga stazionario nel grado in cui si trova al momento dell'assicurazione.

Per i casi in cui il servizio possa essere prolungato oltre la scadenza normale delle polizze, negli esempi sono anche indicati gli ulteriori aumenti che possono avere le opzioni *A* in conformità dell'art. 10 della convenzione supponendo che il saggio di interesse da adottarsi a suo tempo sia quello del 4 per cento. Il valore così accresciuto dell'opzione *A* potrà essere pagato in capitale all'agente alla cessazione dal servizio, oppure potrà essere convertito parte in rendita vitalizia e parte in premio unico per una assicurazione a vita intera a favore degli eredi, nei termini della assicurazione fondamentale.

ALLEGATO 1.

Valori attuali corrispondenti ad una lira di indennità per una sola volta o di buonuscita dell'Opera di Previdenza pagabile all'atto dell'esonero :: ::

(Tabella approvata da S. E. il Commissario Straordinario con deliberazione n. 3414 del 30 aprile 1924, vistata da S. E. il Ministro dei LL. PP. in data 2 maggio 1924)

Età alla quale viene anticipato il pagamento	Limiti di età per l'esonero normale					
	60	61	62	63	64	65
25	0,257					
26	0,273					
27	0,280					
28	0,305					
29	0,321					
30	0,337					
31	0,353	0,346				
32	0,369	0,362	0,355			
33	0,385	0,377	0,370	0,364		
34	0,401	0,393	0,386	0,379	0,373	
35	0,418	0,409	0,401	0,394	0,388	0,383
36	0,434	0,425	0,417	0,409	0,403	0,397
37	0,450	0,440	0,432	0,424	0,417	0,411
38	0,466	0,456	0,447	0,439	0,432	0,426
39	0,483	0,472	0,463	0,454	0,447	0,440
40	0,500	0,489	0,479	0,470	0,462	0,455
41	0,517	0,505	0,495	0,486	0,477	0,470
42	0,535	0,523	0,512	0,502	0,493	0,486
43	0,557	0,541	0,529	0,519	0,510	0,502
44	0,573	0,559	0,547	0,536	0,527	0,518
45	0,593	0,578	0,566	0,554	0,544	0,535
46	0,613	0,598	0,585	0,572	0,562	0,553
47	0,634	0,619	0,600	0,592	0,581	0,571
48	0,656	0,640	0,625	0,611	0,599	0,589
49	0,679	0,661	0,645	0,631	0,619	0,608
50	0,702	0,683	0,667	0,652	0,638	0,627
51	0,726	0,706	0,688	0,669	0,658	0,646
52	0,750	0,729	0,711	0,694	0,679	0,666
53	0,776	0,754	0,734	0,716	0,700	0,686
54	0,803	0,779	0,758	0,738	0,721	0,707
55	0,831	0,805	0,781	0,762	0,743	0,727
56	0,860	0,832	0,808	0,786	0,766	0,749
57	0,891	0,861	0,834	0,810	0,789	0,770
58	0,924	0,892	0,862	0,836	0,813	0,793
59	0,960	0,924	0,892	0,864	0,838	0,816
60		0,960	0,925	0,893	0,865	0,840
61			0,960	0,924	0,892	0,864
62				0,959	0,923	0,891
63					0,958	0,922
64						0,958

ALLEGATO N. 2.

Tabelle calcolate in applicazione dell'art. 9 della Convenzione per i casi previsti dall'art. 14 della Convenzione medesima quando si tratti di agenti di qualifiche di servizi attivi

(Limite minimo per l'esonero anni 55)

TABELLA A.

Assicurazione a premio unico

Contro pagamento di un premio unico di L. 1000 l'Istituto si obbliga a corrispondere:

1° **In caso di vita dell'assicurato alla scadenza:** una rendita annua pagabile in rate mensili posticipate.

2° **In caso di morte:**

a) *prima dell'entrata in godimento della rendita:* un capitale variabile pari a L. 1000 aumentate di tante volte la somma indicata nella colonna (4) per quanti anni interi sono trascorsi dalla data di effetto del contratto al giorno della morte, trascurando le eventuali frazioni di anno

b) *dopo l'entrata in godimento della rendita:* una somma costante in contanti indicata nella colonna (5)

Età	Durata	**Assicurazione fondamentale**			**Opzioni alla scadenza**		
			Capitale garantito in caso di morte		Opzione A	Opzione B	Opzione C
		Rendita assicurata	Prima dell'entrata in godimento della rendita — Capitale iniziale in caso di morte	Dopo dell'entrata in godimento della rendita	Riscatto totale	Rendita corrispondente al riscatto totale	Riscatto della rendita garantita dall'assicurazione fondamentale restando assicurato in caso di morte per un capitale indicato nella colonna (5)
1	2	3	4	5	6	7	8
20	**35**	268,68	92,68	1616,58	4151,03	344,95	3233,16
21	**34**	258,17	90,57	1553,35	3988,66	331,46	3106,69
22	**33**	248,01	88,49	1492,25	3831,77	318,42	2984,50
23	**32**	238,21	86,46	1433,25	3680,27	305,83	2866,50
24	**31**	228,74	84,47	1376,29	3534,01	293,68	2752,57
25	**30**	219,61	82,51	1321,34	3392,90	281,95	2642,67
26	**29**	210,80	80,60	1268,34	3256,81	270,64	2536,67
27	**28**	202,30	78,73	1217,24	3125,60	259,74	2434,47
28	**27**	194,12	76,89	1167,99	2999,15	249,23	2335,98
29	**26**	186,24	75,10	1120,57	2877,39	239,11	2241 15
30	**25**	178,65	73,34	1074,91	2760,13	229,37	2149,81
31	**24**	171,35	71,62	1030,96	2647,27	219,99	2061,91
32	**23**	164,32	69,94	988,66	2538,66	210,96	1977 32
33	**22**	157,55	68,30	947,97	2434,19	202,28	1895,95
34	**21**	151,05	66,69	908,85	2333,73	193,93	1817,70
35	**20**	144,80	65,11	871,24	2237,15	185,91	1742,47
36	**19**	138,79	63,57	835,08	2144,30	178,19	1670,16
37	**18**	133,02	62,06	800,33	2055,07	170,78	1600,66
38	**17**	127,47	60,58	766,94	1969,32	163,65	1533,87
39	**16**	122,13	59,13	734 85	1886,93	156,80	1469,69
40	**15**	117,01	57,70	704,02	1807,77	150,23	1408,04
41	**14**	112,09	56,29	674,41	1731 73	143,91	1348,82
42	**13**	107,36	54,89	645,97	1658 71	137,84	1291,94
43	**12**	102,82	53,51	618,66	1588,60	132,01	1237,33
44	**11**	98,47	52.13	592,45	1521,28	126,42	1184,90
45	**10**	94,28	50,74	567,29	1456,68	121,05	1134,58
46	**9**	90,27	49,34	543,15	1394,69	115,90	1086,30
47	**8**	86,42	47,89	519,99	1335,22	110,96	1039,98
48	**7**	82,73	46,37	497,78	1278,19	106,22	995,56
49	**6**	79,19	44,70	476,48	1223,49	101,67	952,96
50	**5**	75,80	42,77	456,06	1171,06	97,32	912,12

TABELLA B.

Assicurazione a premio annuo

Contro pagamento di un premio annuo di L. 100 pagabile a rate mensili posticipate di L. 8,33 ciascuna, l'Istituto si obbliga a corrispondere:

1° **In caso di vita dell'assicurato alla scadenza:** una rendita annua pagabile in rate mensili posticipate.

2° **In caso di morte:**

a) *prima dell'entrata in godimento della rendita:* un capitale variabile pari a tante volte la somma assicurata inizialmente in caso di morte per quanti anni sono trascorsi dalla data di effetto del contratto al giorno della morte, considerando per anno intero la risultante frazione;

b) *dopo l'entrata in godimento della rendita:* una somma costante in contanti indicata nella colonna (3).

Età	Durada	Assicurazione fondamentale			Opzioni alla scadenza		
			Capitale garantito in caso di morte		OPZIONE A	OPZIONE B	OPZIONE C
		Rendita assicurata	Prima dell'entrata in godimento della rendita — Capitale iniziale in caso di morte	Dopo dell'entrata in godimento della rendita	Riscatto totale	Rendita corrispondente al riscatto totale	Riscatto della rendita garantita dall'assicurazione fondamentale restando assicurato in caso di morte per un capitale indicato nella colonna (5)
1	2	3	4	5	6	7	8
20	**35**	388,97	171,70	2340,39	6009,62	499,40	4680,78
21	**34**	368,26	167,34	2215,75	5689,58	472,80	4431,50
22	**33**	351,61	164,62	2115,61	5432,42	451,43	4231,22
23	**32**	331,92	160,26	1997,13	5128,21	426,15	3994,26
24	**31**	315,92	157,45	1900,82	4880,91	405,60	3801,64
25	**30**	303,59	156,35	1826,65	4690,43	389,77	3653,30
26	**29**	288,13	153,50	1733,62	4451,57	369,93	3467,24
27	**28**	271,77	149,96	1635,21	4198,86	348,93	3270,42
28	**27**	258,24	147,77	1553,79	3989,79	331,55	3107,58
29	**26**	244,54	145,31	1471,37	3778,15	313,96	2942,74
30	**25**	230,93	142,71	1389,47	3567,86	296,49	2778,94
31	**24**	217,61	140,08	1309,31	3362,02	279,38	2618,62
32	**23**	204,39	137,29	1229,76	3157,76	262,41	2459,52
33	**22**	192,09	134,90	1155,75	2967,71	246,62	2311,50
34	**21**	180,65	132,91	1086,97	2791,11	231,94	2173,94
35	**20**	169,35	130,82	1018,95	2616,43	217,43	2037,90
36	**19**	158,76	129,10	955,26	2452,90	203,84	1910,52
37	**18**	148,18	127,19	891,58	2289,38	190,25	1783,16
38	**17**	137,84	125,27	829,37	2129,65	176,97	1658,74
39	**16**	127,27	122,90	765,77	1966,34	163,40	1531,54
40	**15**	117,76	121,29	708,54	1819,37	151,19	1417,08
41	**14**	107,49	118,62	646,74	1660,69	138,00	1293,48
42	**13**	98,16	116,66	590,63	1516,62	126,03	1181,26
43	**12**	89,29	114,96	537,25	1379,54	114,64	1074,50
44	**11**	80,51	113,08	484,43	1243,91	103,37	968,86
45	**10**	72,03	111,29	433,41	1112,89	92,47	866,82
46	**9**	62,55	107,37	376,34	966,37	80,31	752,68
47	**8**	54,76	105,76	329,49	846,05	70,31	658,98
46	**7**	47,27	104,34	284,44	730,38	60,69	568,88
49	**6**	39,95	102,86	240,35	617,16	51,29	480,70
50	**5**	32,83	101,46	197,55	507,27	42,15	395,10

ALLEGATO 3.

Esempi di assicurazione con impiego delle indennità per una volta e delle buonuscite dell'Opera di Previdenza :: :: :: :: :: :: ::

ESEMPIO N. 1.

Ingegnere Principale.

Età anni 52 - Anni di servizio 16 + mesi 4 - Esonero a 65 anni
Stipendio al 1° gennaio 1924 L. 17000,

Indennità al 1° febbraio 1924 L. 21250,—
Buonuscita » » 4665,—

Totale . . . L. 25915,—

Valore attuale L. 25915 × 0,666 = L. 17259,39 - Premio unico netto L. 16921,10
Inquadramento al 1° marzo 1924 L. 18116,—

Prospetto della carriera e dei premi

Età	Stipendi	Premi unici netti	Premi annui netti
52	18116,-	16921,10	↑
53	»		
54	»		
55	»		
56	»		
57	»		2664,14
58	»		
59	»		
60	»		
61	»		
62	»		
63	»		
64	»		↓
65	»		

A 65 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia . . . . L. 5600,93
e assicurazione in caso di morte per . L. 25251,92

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di . . . . L. 68104,98

Opzione **B** – Rendita vitalizia senza ulteriore assicurazione L. 7552,78

Opzione **C**. . . { Pagamento di un capitale di L. 50503,83
e assicurazione in caso di morte per . L. 25251,92

Capitali assicurati prima della scadenza:
Variabili da L. 20009,26 (1° anno) a L. 68104,98 (ultimo anno)

Valori di riscatto prima della scadenza:
Variabili da L. 16075,05 (1° anno) a L. 48890,77 (ultimo anno)

Confronto fra il trattamento attuale e l'assicurazione, alla scadenza

Indennità a 65 anni	L. 32212,66	*Opzione* **A** a 65 anni	L. 68104,98
Buonuscita »	L. 7185,47	Buonuscita residua »	L. 2520,47
	39398,13		70625,45

Ingegnere principale nelle stesse condizioni di età, di stipendio e di carriera, con due anni di servizio militare.

Indennità al 1° febbraio 1924 L. 22666,66
Buonuscita » L. 4665,—

L. 27331,66

Valore attuale L. 27331,66 × 0,666 = 18202,88 – Premio unico netto L. 17846,10.

A 65 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia di L. 5726,59
Assicurazione per L. 25818,48

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 69633,—

Confronto fra il trattamento attuale e l'assicurazione, alla scadenza

Indennità a 65 anni	L. 34722,33	*Opzione* **A** a 65 anni	L. 69633,—
Buonuscita »	L. 7185,47	Buonuscita residua »	L. 2520,47
	41907,80		72153,47

ESEMPIO N. 2.

Ingegnere.

Età anni 40 – Anni di servizio 14 + mesi 1 – Esonero normale a 60 anni – Prolungamento a 62.

Stipendio al 1° gennaio 1924, L. 15000 dal 1° gennaio 1923

Indennità al 1° febbraio 1924 L. 17500,00
Buonuscita » » » » 3668,75

Totale . . . L. 21168,75

Valore attuale L. 21168,75 × 0,500 = 10584,37 – Premio unico netto L. 10376,92

Inquadramento al 1° marzo 1924 L. 16000.

Prospetto della carriera e dei premi.

Qualifiche	Età	Stipendi	Premi unici netti	Premi annui netti
Ispettore di 1a	40	16000	10376, 92	
	41	»		
	42	»		
Ispettore principale	43	»		
	44	16800	130, 72	
	45	»		
	46	»		
	47	»		
	48	17800	163, 39	
	49	»		
	50	»		2352, 96
	51	»		117, 65
	52	»		147, 06
	53	»		
	54	»		
	55	»		
	56	»		
	57	»		
	58	»		
	59	»		
	60	»		

A 60 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia . . . . L. 6440,74
e assicurazione in caso di morte per . L. 33970,51

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di . . . . L. 89443,32

Confronto fra il trattamento attuale e l'assicurazione alla scadenza.

Indennità a 60 anni . . . . L. 35600. —
Buonuscita » » . . . . L. 7750. —

L. 43350. —

Opzione **A** – a 60 anni . . L. 89443, 32
Buonuscita residua . . . . L. 4081, 25

L. 93524, 57

Per il prolungamento del servizio fino ad anni 62:

Opzione **A**.

89443, 32 × 1, 082 = 96777, 67
2617, 67 × 2, 04 = 5340 05

102117, 72

Ingegnere nelle stesse condizioni di età, di stipendio e di carriera, con due anni di servizio militare.

Indennità al 1° febbraio 1924 L 18750. 00
Buonuscita » L. 3668, 75

22418, 75

Segue: ESEMPIO N. 1.

Valore attuale 22418,75 × 0,500 = 11209,37 – Premio unico netto L. 10989,67

A 60 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia. . .L. 6539,09
e assicurazione per. .L. 34489,20 }

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 90809,43

Confronto fra il trattamento attuale e l'assicurazione, alla scadenza.

Indennità a 60 anni	L. 37083,33	*Opzione* **A** a 60 anni	L. 90809,43
Buonuscita »	L. 7750. —	Buonuscita residua	L. 4081,25
	L. 44833,33		L. 94890,68

Per il prolungamento del servizio ad anni 62:

Opzione **A**.

90809,43 × 1,082 = 98255,80
2667,57 × 2,04 = 5340,05

103595,85

Esempio N. 3.

Medico Condotto.

Età 35; Anni di servizio 6; Esonero a 60 anni – Prolungamento **a** 62.

Stipendio come provvisorio L. 13200

Stipendio al passaggio nel Ruolo aggiunto L. 13000.

Indennità 6600 × 0,418 = L. 2758,80

$^1/_{10}$ a carico agente (art. 8 decreto) = L. 1300.—

L. 4058,80

Prospetto della carriera e dei premi.

Età	Stipendi	Premi unici netti	Premi annui netti
35	13000	3.979,25	1911,78
36	»		
37	»		
38	»		
39	14000	163,39	147,06
40	»		
41	»		
42	»		
43	15000	163,39	147,06
44	»		
45	»		
46	»		
47	16000	163,39	147,06
48	»		
49	»		
50	»		
51	17000	163,39	147,06
52	»		
53	»		
54	»		
55	18000	163,39	147,06
56	»		
57	»		
58	»		
59	»		
60	»		

Premio unico netto L. 3979,25.

A 60 anni:

Assicurazione fondamentale

Rendita vitalizia . . . . . L. 6587,02
e assicurazione . . . . . L. 34742,10

Opzione **A.**

Pagamento di un capitale di L. 91464,57

Confronto fra l'assicurazione ed il trattamento attuale, alla scadenza.

Indennità . . . . L. 34500,—
Buonuscita . . . . L. 7385,—
L. 41885,—

Opzione **A**. . . . . L. 91464,57
Buonuscita . . . . L. 7385,—
L. 98849,57

Per il prolungamento del servizio fino ad anni 62:

Opzione **A.**

91464,57 × 1,082 = 98964,66
2647,08 × 2,04 = 5400,04

104364,70

Esempio N. **4.**

Segretario del gruppo **B.**

Età anni 40 – Anni di servizio 11 – Esonero a 64 anni.
Stipendio al 1° gennaio 1924 L. 9300.

Indennità al 1° febbraio 1924	**L.**	**8525,—**
Buonuscita » »	**L.**	**2034,50**
	L.	**10559,50**

Valore attuale L. 10559,50 × 0,544 = L. 5744,37 – Premio unico netto L. 5631,78.
Inquadramento al 1° marzo 1924 L. 8250 (agli effetti delle ritenute).

Prospetto della carriera

Età	Stipendi	Premi unici netti	Premi annui netti
45	8250	5631,78	↑ 1213,24 (45–64)
46	»		
47	»		
48	»		
49	»		
50	»		
51	8800	89,86	↑ 80,88 (51–64)
52	»		
53	»		
54	»		
55	»		
56	9500	109,47	↑ 102,94 (56–64)
57	»		
58	»		
59	»		
60	»		
61	»		
62	»		
63	»		
64	»		

A 64 anni:

Assicurazione fondamentale	Rendita vitalizia .	L. 3517,19
	e assicurazione in caso di morte per	L. 16390,17
Opzione **A** – Pagamento di un capitale di		L. 43994.76
Opzione **B** – Rendita vitalizia senza ulteriore assicurazione		L. 4720,60
Opzione **C**	Pagamento di un capitale	L. 32780,35
	e assicurazione in caso di morte per	L. 16390,17

Capitali assicurati prima della scadenza:
Variabili da L. 7184,25 (primo anno) a L. 43994,76 (ultimo anno).

Valori di riscatto prima della scadenza:
Variabili da L. 5350,20 (primo anno) a L. 29468,56 (ultimo anno).

Confronto fra il trattamento attuale e l'assicurazione:

Indennità a 64 anni	L. 17416,66	*Opzione* **A**	L. 43994,76
Buonuscita completa	L. 4675,—	Buonuscita residua .	L. 2640,50
	L. 22091,66		L. 46635,26

Segretario nelle stesse condizioni di età, di stipendio e di carriera con due anni di servizio militare.

Indennità al 1° febbraio 1924	L.	10075,—
Buonuscita »	L.	2034,50
	L.	12109,50

Valore attuale L. 12109,50 × 0,544 = L. 6587,56 – Premio unico netto L. 6458,44.

A 64 anni.

Assicurazione fondamentale	Rendita vitalizia	L. 3658,43
	e assicurazione per	L. 17048,07

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 45760,38.

Confronto fra il trattamento attuale e l'assicurazione:

Indennità a 64 anni	L. 18208,33	*Opzione* **A**	L. 45760,38
Buonuscita	L. 4675,—	Buonuscita residua . .	L. 2640,50
	L. 22883,33		L. 48400,88

ESEMPIO N. 5.

Segretario (Gruppo B.)

Età anni 58: Anni di servizio 25; Esonero 63.
Stipendio al 1° gennaio 1924 L. 9300.

Indennità al 1° febbraio 1924 L. 15500,—
Buonuscita » L. 3987,50

L. 19487,50

Valore attuale L. 19487.50 × 0,836 = L. 16291,55. Premio netto L. 15972,23
Inquadramento al 1° marzo 1924 L. 8250 (agli effetti delle ritenute).

Prospetto della carriera e dei premi.

Età	Stipendi	Premi unici netti	Premi annui netti
58	8250	15972, 23	1213, 24
59	8250		»
60	8250		»
61	8250		»
62	8250		»
63	8250		»

A 63 anni:

Assicurazione fondamentale

Rendita vitalizia . . . . . . L. 1930,57
e assicurazione per . . . . . L. 9299,10

Opzione **A.**

Pagamento di un capitale di L. 24841,08

Confronto fra l'assicurazione ed il trattamento attuale.

Indennità . . . . L 15125,00
Buonuscita completa . . L. 4112,50

L. 19237,50

Opzione **A**. . . . . L. 24841.08
Buonuscita residua . . . L. 125,—

L. 24966,08

Segretario del gruppo B nelle identiche condizioni di età, e di svolgimento di carriera, con lo stesso servizio ferroviario oltre due anni di servizio militare.

Indennità al 1° gennaio 1924 L. 16275,00
Buonuscita O. P. . . . . L. 3987,50

L. 20262,50

A 63 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia di L. 1988,36
e assicurazione per L. 9577,47 }

L. 20262,50 × 0,836 = L. 16939,45 Premio unico netto L. 16607,44
Opzione **A.** – Pagamento di un capitale di L. 25584.68

Confronto fra l'assicurazione ed il trattamento attuale.

Indennità all'atto dell'esonero L. 15812,50
Buonuscita comp. . . . . L. 4112,50

L 19925,00

Opzione **A.** . . . . . L. 25584,68
Buonuscita residua . L. 125,00

L. 25709,68

ALLEGATO N. 4.

Esempi di assicurazioni basate su ritenute del 6 % sugli assegni di servizio attivo e sui premi d'interessamento

Esempio N. 6.

Ispettore Capo.

Età anni 45 – Limite minimo per l'esonero anni 60.

Supplemento di servizio attivo L. 1500
Premio di interessamento . . . L. 2475

L. 3975

Ritenuta annua L. 3975 × 0,06 = L. 238,50 – Premio annuo netto L. 233,82

Esonero a 60 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia . . . . L. 304,58
e assicurazione in caso di morte dopo la scadenza. L. 1605,61

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 4229,86

Per il prolungamento del servizio fino a 62 anni (*Ozpione* **A**, interessi 4 %):

L. 4229,86 × 1,082 = L. 4576,71
L. 233,82 × 2,04 = L. 476,99

Capitale riscuotibile a 62 anni L. 5053,70

Esempio N. 7.

Ispettore di 1ª classe.

Età anni 40 – Limite minimo per l'esonero anni 60

Supplemento di servizio attivo L. 1000
Premio d'interessamento . . . L. 1925

L. 2925

Ritenuta annua L. 2925 × 0,06 = L. 175,50 – Premio annuo netto L. 172,06

Esonero a 60 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia . . . . L. 323,75
e assicurazione in caso di morte dopo la scadenza per L. 1707,56

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 4495,95

Per il prolungamento del servizio fino a 62 anni *Opzione* **A**, interessi 4 %):

L. 4495,95 × 1,082 = L. 4864.62
L. 172,06 × 2,04 = L. 351,00

Capitale riscuotibile a 62 anni . . . . . L. 5215,62

Esempio N. 8.

Segretario.

Età anni 40 – Limite minimo per l'esonero anni 60

Supplemento di servizio attivo L. 500
Premio d'interessamento . . . L. 1100

1600

Ritenuta annua L. 1600 × 0,06 = 96 – Premio annuo netto L. 94,12.

Esonero a 60 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia . . . . L. 177,09
e assicurazione in caso di morte dopo la scadenza per L. 934,05

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 2459,32.

Per il prolungamento del servizio fino a 62 anni (*Opzione* **A**, interessi 4 %):

L. 2459,32 × 1,082 = L. 2660,98
L. 94,12 × 2,04 = L. 192,—

Capitale riscuotibile a 62 anni . . . . . L. 2852,98

ESEMPIO N. **9.**

Deviatore.

Età anni 40 – Limite minimo per l'esonero anni 55.

Supplemento di servizio attivo L. 750
Premio d'interessamento . . . . L. 275
L. 1025

Ritenuta annua L. 1025 × 0,66 = 61,50 – Premio annuo netto L. 60,29.

Esonero a 55 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia . . . . L. 71,—
e asricurazione in caso di morte dopo la scadenza per L. 427,21

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 1096,98.

Per il prolungamento del servizio fino a 58 anni (*Opzione* **A**), interessi 4 %:

L. 1096,98 × 1,125 = L. 1234,10
L. 60,29 × 3,122 = L. 188,22

Capitale riscuotibile a 58 anni . . . . . L. 1422,32

ESEMPIO N. **10.**

Capo Deposito di 2ª classe.

Età anni 45 – Limite minimo per l'esonero anni 55.

Supplemento di servizio attivo L. 1800
Premio d'interessamento . . . L. 2475
L. 4275

Ritenuta annua L. 4275 × 0,06 = L. 256,50 – Premio annuo netto L. 251,47

Esonero a 55 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia . . . . L. 181,14
e assicurazione in caso di morte dopo la scadenza per L. 1089,91

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 2798,61

Per il prolungamento del servizio fino a 60 anni (*Opzione* **A**, interessi 4 %)

L. 2798,61 × 1,217 = L. 3405,91
L. 251,47 × 5,416 = L. 1361,96

Capitale riscuotibile a 60 anni . . . . L. 4767,87

ESEMPIO N. **11.**

Sorvegliante della linea.

Età anni 40 – Limite minimo per l'esonero anni 55.

Supplemento di servizio attivo L. 960
Premio d'interessamento . . . L. 550
L. 1510

Ritenuta annua L. 1510 × 0,06 = L. 90,60 – Premio annuo netto L. 88,82

Esonero a 55 anni:

Assicurazione fondamentale { Rendita vitalizia . . . . L. 104,60
e assicurazione in caso di morte dopo la scadenza per L. 629,35

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 1616,04.

Per il prolungamento del servizio fino a 60 anni (*Opzione* **A**, interessi 4 %):

L. 1616,04 × 1,217 = L. 1966,72
L. 88,82 × 5,416 = L. 481,05

Capitale riscuotibile a 60 anni . . . . . L. 2447,77

ESEMPIO N. **12.**

Macchinista.

Età anni 40 – Limite minimo per l'esonero anni 55.

Supplemento di servizio attivo	L.	1500
Premio d'interessamento (si considera come tale quello virtuale agli effetti dell'assegno di malattia) 8 × 275 =	L,	2200
	L.	3700

Ritenuta annua L. 3700 × 0,06 = 222 – Premio annuo netto L. 217,65.

Esonero a 55 anni:

Assicurazione fondamentale	Rendita vitalizia	L.	256,31
	e assicurazione in caso di morte dopo la scadenza per	L.	1542,13

Opzione **A** – Pagamento di un capitale di L. 3959,83.

Per il prolungamento del servizio fino a 58 anni (*Opzione* **A**, interessi 4 %):

L. 3959,83 × 1,125 = L. 4454,81
L. 217,65 × 3,122 = L. 679,50

Capitale riscuotibile a 58 anni . . . . . L. 5134,31

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 23-1924 - Parte II - Pag. 221:

Nel secondo comunicato aggiungere che il guardiano Berger Giovanni (ex gestioni) è stato dispensato dal servizio in applicazione all'articolo 3-*b* del Regio decreto 28 gennaio 1923, n. 143.

COMUNICATO

A sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 22 aprile 1924 del Commissario straordinario, il manovale in prova *Scagnet Fioravante* - 242861 - è stato licenziato in applicazione degli articoli 186-*e*) e 197 del Regolamento medesimo, per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i dieci giorni a decorrere dal 17 dicembre 1923.

Ordine di servizio N. 77.

Servizio di corrispondenza con la tramvia Novi Ligure-Ovada. Stazione di S. Rocco.

In seguito a variazioni avvenute nella ragione sociale di alcune Ditte raccordate con la stazione di S. Rocco della Tramvia Novi Ligure-Ovada, la nota (1), in calce al prospetto relativo alla Tramvia suddetta, a pagina 165 del « Prontuario dei servizi comulativi e di corrispondenza », va così modificata:

« (1) Limitatamente ai trasporti a carro completo della Società Anonima Fabbrica Italiana di Confetture, Cioccolato ed affini, delle Ditte Emanuele Dellachà e Figli, Enrico Paoli, Società Anonima Acciaierie e Ferriere di Novi Ligure e del « Consorzio Utenti Binario Raccordo San

Rocco » (costituito dalle Ditte: Società Catramoleificio Italiano Enrico Borghero e C., Società Anonima Depositi e Trasporti, Ditta Mariano Dellepiane di G. B., Ditta Angela Bellone in Sassi) ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 78.

Estensione di servizio nella fermata di Zambrone.

(Vedi ordine di servizio n. 67-1919).

Col giorno 1° luglio 1924 la fermata di Zambrone sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria, attualmente ammessa, con le norme vigenti per le case cantoniere, al servizio viaggiatori, bagagli e cani limitatamente a determinate località, viene abitata al servizio viaggiatori bagagli e cani senza limitazione alcuna, ed ai trasporti a grande ed a piccola velocità in servizio interno di merci in piccole partite non eccedenti i kg. 50 per ogni spedizione.

La fermata suddetta, già esercitata a mezzo di assuntore in base alle norme dell'Ordine di Servizio n. 132 pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 51 del 16 dicembre 1920, effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Napoli ogni 7 giorni (6, 14, 21 ed ultimo del mese) sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'art. 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate » pubblicate con l'O. S. n. 91-1917.

In conseguenza di quanto sopra alla pagina 65 della Parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) al nome di Zambrone si dovrà cancellare la caratteristica di casa cantoniera, di contro al nome stesso alle lettere V e B (colonne 6 e 7) si dovrà cancellare il richiamo (6) e nelle colonne 8 e 10 si dovranno esporre rispettivamente le indicazioni « G (14) » e « O (14) ».

In calce alla pagina suddetta si dovrà trascrivere la seguente nota:

« (14) - Limitatamente ai trasporti in servizio interno non eccedenti il peso di kg. 50 per ogni spedizione ».

Nella Parte II del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922), alle pagine 43 e 44 (tabella 158-B e 158-C) e a pagina 70, si dovrà togliere il dischetto nero di fronte al nome di Zambrone.

Nella Parte II del prontuario sopra indicato (edizione agosto 1923), alle pagine 44 e 45 (tabella 152-B e 152-C) e alla pagina 74, si dovrà togliere il dischetto nero di contro al nome di Zambrone.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 17 di contro al nome di Zambrone, si dovrà cancellare la stelletta e sostituire l'indicazione « L B » con « L O ».

In tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali si trova indicato il nome di Zambrone con l'indicazione di cantoniera, tale caratteristica dovrà essere depennata.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 79.

Apertura all'esercizio della fermata di Pineta di Pescara.

Col giorno 1° luglio 1924 sulla linea Castellamare Adriatico-Foggia verrà nuovamente aperta all'esercizio, al km. 353 817 ed a sinistra della linea stessa, la fermata di Pineta di Pescara, attuata dal 1919 durante il periodo estivo, e situata fra le stazioni di Pescara e Francavilla a Mare, dalle quali dista rispettivamente m. 2500 e m. 5440.

Detta fermata farà servizio soltanto nel periodo dal 1° luglio al 30 settembre, e quindi per l'apertura e chiusura di essa la Sezione movimento e traffico di Ancona resta incaricata di impartire annualmente le consuete disposizioni alle stazioni ed uffici interessati.

La fermata di Pineta di Pescara è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato A al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti nonchè del versamento dei relativi importi resta incaricata la stazione di Pescara.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, all'eventuale protezione dei treni viene provveduto a cura del personale di scorta.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato B al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 79-1924.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Pineta di Pescara.

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni o dei versamenti
o viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Pineta di Pescara	Sulmona	27.90	19.90	12.40	Pescara
	Pratola Peligna	25.65	18.30	11.50	
	Pentima	24.05	17.20	10.75	
	Popoli	21.80	15.60	9.85	
	Bussi	20.70	14.80	9.40	
	Tocco Castiglione	18.30	13.20	8.35	
	Torre dei Passeri	16.40	11.90	7.60	
	S. Valentino Caramanico	13.80	10.—	6.40	
	Alanno	12.55	9.20	5.95	
	Rosciano	11.90	8.70	5.65	
	Manoppello	10.60	7.75	5.05	
	Chieti	7.60	5.65	3.35	
	Castellammare Adr.	2.10	1.65	1.25	
	Pescara	1.80	1.50	1.10	
	Francavilla a Mare	2.90	2.30	1.55	
	Tollo Canosa Sannita	5.35	4.05	2.30	
	Ortona	8.05	6.—	3.50	
	S. Vito Lanciano	10.60	7.75	5.05	
	Fossacesia	13.80	10.—	6.40	
	Torino di Sangro	15.75	11.25	7.30	
	Casalbordino	18.80	13.50	8.50	
	Lebba	21.—	15.10	9.55	
	Vasto	24.05	17.20	10.75	
	S. Salvo	26.45	18.80	11.80	
	Montenero Petacciato	29.50	21.—	13.—	
	Termoli	34.15	24.20	14.95	

N. B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 79-1924.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà:

a pagina 14, fra i nomi di Pinerolo e Pinguente inserire:

/Pineta di Pescara . . . . (3) LB/A/104.

a pagina 18, nella nota (3) aggiungere il nome di Pineta di Pescara.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

a pagina 44, fra i nomi di Pinerolo e Pino Confine inserire:

Pineta di Pescara (4)/(casa cantoniera)/Ancona-Foggia/Ancona - 3° Castellamare A./Chieti - V. (6)/

riportando in calce alla pagina stessa la nota seguente:

« (*h*) Aperta all'esercizio soltanto nel periodo dal 1° luglio al 30 settembre ».

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

all'interno dei prontuari stessi fra i nomi di Pescara e Francavilla a Mare trascrivere:

Pineta di Pescara (casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Ancona-Foggia la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella polimetrica di cui alla parte II del *Prontuario generale*.

Per tutti gli altri prontuari la distanza dovrà invece essere formata aggiungendo km. 3 a quella indicata per Pescara, km. 4 a quella indicata per Castellammare Adriatico, km. 18 a quella indicata per Ortona scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

all'indice alfabetico, nella sede opportuna, si dovrà trascrivere il nome di Pineta di Pescara (casa cantoniera) con il numero della pagina e il rispettivo numero progressivo

Ordine di servizio N. 80.

Estensione di servizio nella stazione di Rivalta Scrivia.

(Vedi ordine di servizio n. 105-1923).

La stazione di Rivalta Scrivia, della linea Milano-Novi Ligure, attualmente abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, a quello delle merci a grande velocità, per spedizioni non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuna, nonchè al servizio merci a piccola velocità, limitatamente ai trasporti in piccole partite di qualsiasi peso, costituiti di colli non eccedenti i kg. 100 ed a carro, sia in arrivo che in partenza, in servizio interno e cumulativo italiano, per conto esclusivo della « Società Anonima Fabbrica Esplosivi », in base alle condizioni dell'avvertenza C a pag. 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (ed. giugno 1914), senza però bisogno di preventiva autorizzazione, a datare dal 1° luglio 1924 viene ammessa al servizio merci a piccola velocità a carro completo senza alcuna limitazione e con tassazione in base alla distanza effettiva.

In conseguenza, a pag. 49 del « Prontuario » suddetto la nota 17 dovrà essere sostituita dalla seguente:

« (17) Limitatamente ai trasporti a carro o come tali considerati dall'Amministrazione, nonchè a quelli in piccole partite di qualsiasi peso costituiti da colli non eccedenti i 100 chilogrammi ciascuno ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », (ed. marzo 1921) a pag. 14, di fronte al nome di Rivalta Scrivia sostituire l'indicazione L G con L O.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per i trasporti delle merci di contro al nome della stazione di Rivalta Scrivia deve essere indicata una sola distanza, conforme a quanto è detto qui appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulle linee Milano-Voghera - Novi Ligure e Alessandria - Piacenza la distanza stessa deve essere rilevata rispettivamente dalle tabelle 18 e 42 a pagina 8 e 13 della Parte II del « Prontuario Generale ».

Per i prontuari di tutte le altre stazioni della Rete la distanza in parola deve essere formata aggiungendo Km. 8 a quella indicata per Tortona, Km. 24 a quella indicata per

Voghera e Km. 6 a quella indicata per Pozzolo Formigaro e scegliendo poi la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 81.

Ammissione al servizio di corrispondenza di stazioni del tronco Gioia Tauro-Radicena-Jatrinoli-Cittannova delle ferrovie Calabro-Lucane.

A datare dal 16 giugno 1924 le stazioni di Rizziconi, San Martino, Radicena-Jatrinoli e Cittannova del tronco Gioia Tauro Cittannova delle Ferrovie Calabro Lucane vengono ammesse al servizio di corrispondenza per le merci alle condizioni e norme di cui all'Ordine di Servizio n. 21-1917 (B. U. n. 9 del 1° marzo 1917) con le esclusioni indicate nell'Ordine di Servizio stesso.

Le distanze delle stazioni suddette a quella di scambio di Gioia Tauro, i servizi cui sono abilitate e gli impianti fissi di cui sono dotati risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato prospetto, dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915 » :

— nella Parte III a pagina 6 aggiungere:

« Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo » Esercizio delle Ferrovie Calabro-Lucane, linea Gioia Tauro-Radicena Jatrinoli-Cittannova, pagina 198;

— nell'elenco alfabetico delle stazioni aggiungere alle pagine 10, 15 e 16, alle sedi opportune, rispettivamente le stazioni di Cittannova, Radicena-Jatrinoli, Rizziconi e San Martino con l'indicazione della pagina 198;

— alla pagina 198 riportare le indicazioni tutte contenute nell'allegato.

Inoltre nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° giugno 1914) » si dovrà:

— la nota in calce a pagina 29 riguardante il richiamo *l*) posto di fianco al nome della stazione di Gioia Tauro, deve essere modificata come appresso:

l) stazione di scambio con le linee a scartamento ridotto Gioia Tauro-Seminara e Gioia Tauro-Radicena Jatrinoli-Cittanova delle Ferrovie Calabro-Lucane.

Infine nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » edizione marzo 1921 si dovrà:

— a pagina 20 sotto la linea Gioia Tauro-Seminara, aggiungere: Gioia Tauro-Radicena Jatrinoli-Cittanova, assegnando il numero progressivo 699-*bis*;

— alle pagine 22, 24 e 25 inserire, alle sedi opportune, rispettivamente i nomi delle stazioni di Cittanova, Radicena Jatrinoli, Rizziconi e S. Martino seguite dall'indicazione M 699-*bis*.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 81 - 1914.

Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo

FERROVIE CALABRO-LUCANE

DIREZIONE DI ESERCIZIO - BARI

ESERCIZIO DELLA LINEA GIOIA TAURO-RADICENA JATRINOLI-CITTANNOVA

STAZIONI	Linea o tronco cui appartengono	Distanza in chilometri dalla stazione di scambio di Gioia Tauro	Servizio cui sono abilitate				IMPIANTI FISSI						Sagoma limite
							Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		
			G. V.	P. V.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Tonnellate	Quantità	Portata in tonn.	
Rizziconi		6	G.	P.	—	—	—	F.	—	—	1	22	—
S. Martino		12	G.	P.	—	—	—	F.	—	—	1	22	—
Radicena Jatrinoli		16	G.	P.	—	—	—	F.	—	—	1	22	—
Cittannova		22	G.	P.	—	—	—	F.	—	—	1	22	—

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) Le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedono l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate.

b) Il bestiame e i veicoli.

c) Le materie esplodenti ascritte alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 7 alle condizioni e tariffe in vigore sulle F. S.

Circolare N. 33.

Laboratorio di confezione d'abiti.

A seguito della Circolare n. 57, pubblicata sul *Bollettino Ufficiale* n. 46 del 17 novembre 1923, si porta a conoscenza del personale che ha cominciato a funzionare il seguente altro Laboratorio di Sartoria, corrispondente della Ditta Antonio *Marziale* di Roma:

Cisotto e *Bernardi* - Corso Vittorio Emanuele - Gorizia.

Anche detto Laboratorio si atterrà a quanto è stabilito dalla detta Circolare 57, sia per quanto riguarda i prezzi e le modalità di confezione, sia per quanto riguarda tutte le altre condizioni fissate dalla Circolare stessa.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata.	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche
Lavori di costruzione di un fabbricato ad uso cabina elettrica in stazione di Collarmele, di tre fabbricatini ad uso posti telefonici e di guardia nelle stazioni di Cerchio, Pescina e Carrito-Ortona, e dei blocchi di fondazione per i pali sostenenti le linee elettriche di contatto nelle stazioni di Cerchio, Collarmele, Pescina e Carrito-Ortona.	L. P.	Ore 19 del 30 Giugno 1924	150.000	Ufficio Elettrificazione di Roma (ex villa Patrizi)
Lavori in terra, muratura e cemento armato occorrenti per costruire un acquedotto dalle sorgenti nella galleria Sansinato per fornire di acqua per gli usi potabili e per fornire le locomotive, la stazione e gli alloggi a Catanzaro Marina nonchè le stazioni e le case cantoniere tra i Km. 283 e 307 della linea Metaponto-Reggio Calabria e per fornire la stazione di Catanzaro Sala di acqua per uso potabile e per servizio incendi mediante l'impianto di un ariete idraulico nelle gallerie Sansinato.	L. P.	Ore 9 del 30 Giugno 1924	500.000	Sezione Lavori di Reggio C. (Via del Crocefisso)
Lavori murari di completamento dei Magazzini e Piani caricatori coperti per le merci ordinarie; del fabbricato per il reparto merci nazionali; del fabbricato per entrata uscita e visita dei pacchi soggetti a dogana e della posa in opera dei serramenti in ferro nei magazzini e fabbricati suddetti della nuova Dogana, annessa allo Scalo Merci a P. V. di Via Farini in Milano.	L. P.	Ore 15 del 20 Giugno 1924	350.00	Sezione Lavori Speciale di Milano. (Viale Porta Nuova, 12)

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata.	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche
Lavori di rinnovamento dei binari fra le stazioni di Greco e Monza con materiali del Mod. F. S. 46[3] per una lunghezza di m. 12.500.	L. P.	Ore 10 del 28 Giugno 1924	190.00	Sezione Lavori est. di Milano (Staz. Centrale)
Servizio di pulizia piazzali ed accessori del Deposito locomotive di S. Eufemia B.	T. P.	10 Luglio 1924	13.600	Sezione Materiale e Trazione di Reggio C.
Servizio di pulizia piazzali ed accessori del deposito locomotive di Roccella Ionica.	T. P.	10 Luglio 1924	7.500	Idem.
Servizio di pulizia piazzali ed accessori presso la stazione di Nicotera.	T. P.	10 Luglio 1924	9.000	Idem.
Lavoro di scavo, successivo rinterro ed opere accessorie occorrenti per la posa in opera della conduttura d'acqua fra le progr. Km 121+850 e 125+070 del tronco Fiume-Amaseno-Formia della direttissima Roma-Napoli.	T. P.	Ore 9 21 Giugno 1924	44.000	Ufficio Costruzioni di Formia
Lavori per costruire il 9º e 10º fabbricato nel II. gruppo di case per i ferrovieri a Bologna in Via Iacopo della Quercia.	L. P.	Ore 12 del 3 Luglio 1924	660.000	Sezione Lavori di Bologna Ufficio I

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata.	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche
Lavori per l'esecuzione delle opere in terra; murarie ed in cemento armato relative alla costruzione di un cavalcavia per il Corso Stupinigi in corrispondenza del suo attraversamento colla nuova sede abbassata della linea Torino P. N. Milano.	L. P.	Ore 18 del 10 Luglio 1924	600.000	Sezione Lavori Torino Sud Uff. I
Fornitura dei materiali ed esecuzione degli impianti di illuminazione elettrica delle stazioni di Napoli C., Fuorigrotta, Pozzuoli e della galleria della ferrovia metropolitana di Napoli.	T. P.	26 Giugno 1924	350.000	Servizio Lavori e Costruzioni Uff. 8° Roma
Lavori in terra e murari relativi al prolungamento di alcuni marciapiedi per servizio viaggiatori in arrivo e in partenza dalla stazione di Torino P. N.	L. P.	Ore 17 del 9 Luglio 1924	150.000	Sezione Lavori Torino Sud Uff. I

		LAVORI E FORNITURE	L. P. - licitazione privata. T. P. - trattativa privata.	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Ml.	426.600	Tubi in ferro per apparati idrodinamici.	L. P.	29-7-924	Servizio approvvigionamenti Uff. 3° Roma
»	107.500	Manicotti c. s.			
N.	21.800	Guide di ormeggio per scambi aerei di trazione elettrica.	L. P.	24-6-924	Idem. Uff. 3°
Ton.	7.000	Vendita materiali metallici f. u.	L. P.	5-7-924	Idem. Uff. 2°
Ml.	700.000	Trefolo di guardia di ferro zincato.	L. P.	8-7-924	Idem. Uff. 3°
N°	26.450	Bulloni in ferro marca T R. 17 — 6 = T. R. 17 — 8 = T. R. 5 — 3 = T. R. 12 — 8 =	T. P.	19-6-924	Idem. Uff. 3°
»	9.200	Rondelle Grower in acciaio.			
»	25.000	Viti da legno, in ferro.			
N°.	600	Blocchetti in ferro marca T. R. 13 — 1 = T. R. 13 — 2 =	T. P.	20-6-924	Idem. Uff. 3°
»	600	Viti in ferro, marca T R. 13 — 3.			
Kg.	500	Acciaio speciale tondo per verrine ad elica in verghe di lung. commerciale da mm. 11.	T. P.	30-6-924	Idem. Uff. 3°
»	1500	Acciaio c. s. da mm. 13.			

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - licitazione privata. T. P. - trattativa privata.	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Ml.	20.000	Funicella metallica in fili di acciaio per segnale d'allarme delle carrozze.	T. P.	1-7-924	Servizio approvv. Uff. 3° Roma
Kg.	290	Corda di rame elettrolitico.	T. P.	2-7-924	Idem. Uff. 3°
N°	55.000	Caviglie d'armamento marca N. 1-2-7.	L. P.	24-6-924	Idem. Uff. 3°
»	145.000	Chiavarde c. s. marca C 45 - C. 70 - C. 72 - C. 78.			
N°	22.000	Traverse di ferro ad 8 posti.	L. P.	24-6-924	Idem. Uff. 3°
»	62.000	Chiavarde di ferro zincato.			
»	110.000	Bracci di ferro dritti zincati.			
N°	2050	Cuscinetti in acciaio fuso ed in ghisa per deviatoi, marca F. S. C. 1 - F. S. C. 2 - A. I. V. 4,84 - F. M. 2.	L. P.	24-6-924	Idem. Uff. 3°

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Trasporto di cose - Dichiarazione generica della merce - Filati di lana - Perdita - Indennità (art. 58, § 3 vigenti tariffe).

La designazione della merce col nome di filati di lana non è precisa rispetto alla specie della merce spedita, onde, in caso di perdita, la indennità dovrà essere calcolata sulla specie di minor valore del genere indicato sulla lettera di vettura.

TRIBUNALE NAPOLI 23 gennaio 1924; *Pres.* Passarelli *Est.* Lignola — Picardi contro Ferrovie.

Omissis.

Si osserva — Che ai sensi dell'art. 18 delle condizioni pei trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato, allegato al Regio decreto Luogotenenziale 12 novembre 1921, n. 1585, nella lettera di vettura al mittente deve fra l'altro indicare . . . . . *e*) la natura della merce, le dimensioni, quanto siano richieste, ed il suo peso e per le merci in colli la quantità, le marche di questi, ed il modo di imballaggio. Spiega poi l'art. 20 che il mittente deve dichiarare le cose secondo la loro natura e qualità con la precisa denominazione corrente. Dispone infine l'art. 58 a paragr. 3: Nei casi di perdita o avaria la qualità e la specie delle cose si desumono dalla lettera di vettura o dallo scontrino: ove da questo non risultino in modo preciso, l'indennità, in casi di perdita, è calcolata in base alla specie di minor valore. Se risulta che la cosa realmente spedita e perduta od avariata era per valore inferiore a quella dichiarata, la indennità è calcolata in base alla cosa realmente spedita. Nei casi stessi il valore della intera spedizione o di una parte di essa si calcola in base ai prezzi correnti e questi si desumono dalle mercuriali del luogo più vicino o in difetto di mercuriali dalle altre fonti di prove.

Ciò premesso evidentemente non può farsi buon viso alla tesi del Picardi, che, cioè, le parole filati di lana indichino la specie della merce spedita nella balla perduta e che in ogni caso, poichè la ditta mittente fabbrica solo « motair » e dal verbale di accertamento risulta che le altre balle riconsegnate contenevano tale merce, il cui prezzo è di L. 43 a Kg., giusta il certificato del Sindaco di Monnairo, la indennità sia dovuta a ragione di L. 43 a Kg. E invero, avendo la parola natura, genere, specie e qualità un significato a seconda delle cose che si vogliono classificare della finalità della classificazione e potendo in senso assoluto solo dirsi che cose della stessa natura possono essere di diversi generi e cose di uno stesso genere di varie specie mentre non può disconoscersi che la parola qualità si usa nei significati più svariati a volte come si nomina di genère e di specie e a volte per indicare le caratteristiche di cose della stessa specie per comprendere cosa siasi voluto intendere per natura qualità e specie della cosa nelle condizioni di trasporti è necessario tener presente la nomenclatura delle merci allegate a tali condizioni. In tale nomenclatura le merci sono generalmente raggruppate a seconda della materia di cui sono composte o della loro origine (ferro, rame, bronzo, lana, pelli, foglie, radici, ecc.) e distinte le une dalle altre con la indicazione della trasformazione subita o della manifattura o del l'uso cui sono destinate o dell'animale o della pianta da cui provengono, ecc., o viceversa le cose manifatturate in modo analogo sono raggruppate e distinte a seconda della materia e dell'origine e così per esempio sotto la voce ferro sono raggruppati i ferri da stirare, da cavalo, in barre, in lamiera, ecc., sotto la voce foglia, le foglie di granone di castagno, di falena, ecc., sotto la voce mattoni, i mattoni per paviment', costruzioni, per pulire i metalli, ecc. Venendo alle cose in questione sotto la parola lana sono raggruppate le voci di lane lavate, sudice, cascami di lana, coperte filati, maglierie di lana, ecc., e sotto la parola filati le voci filati di juta, di canapa, di cotone, di lana, di seta, ecc. Le voci così composte con l'indicazione di due o più delle caratteristiche essenziali delle merci evidentemente non indicano la specie della merce ma il genere o la natura secondo le vecchie tariffe (art. 92) ovvero la natura e la qualità secondo le attuali condizioni di trasporti in quanto che ognuna di esse comprende a sua volta cose diverse e che per la speciale manifattura per la forma, per le materie necessarie che concorrono a comporle ecc., hanno in commercio e nel linguaggio comune nomi e valori diversi, costituiscono cioè specie diverse. E che normalmente le voci della nomencla-

tura risultanti dalla combinazione di nomi di due dei caratteri essenziali della merce non rappresentino denominazioni di gruppi di cose della stessa specie, ma cose della stessa natura e qualità, appare evidente sol che si rifletta che l'uso di tali voci nel designare l'oggetto è sufficiente solo per determinare la tariffa dei trasporti, ma non per determinare il valore, al quale effetto l'art. 58 delle condizioni dice che occorre tener presente la qualità e specie della merce indicata nella lettera di vettura e desumerne il valore delle mercuriali. La specie delle merci sono quindi, secondo le condizioni quelle che normalmente figurano nelle mercuriali con l'indicazione del relativo prezzo. Ora non potendo dalle mercuriali rilevarsi il prezzo di un manufatto, con la semplice conoscenza che « lana » è la materia prima di cui è composto e che filato è il modo generico in cui è lavorato, essendovi filati di lana di svariati valori, essendo a mo' di esempio, filati di lana tanto quelli che fabbricano con sistemi primitivi le contadine con la lana delle loro pecore, tanto quelli di lusso per la qualità della lana, delle materie coloranti e della perfezionata e accennata manifattura delle migliori fabbriche inglesi evidentemente deve ritenersi che nel caso in esame non risulti in modo preciso dalla lettera di vettura la specie della merce spedita e, quindi, l'indennità pel collo perduto, va calcolata in base alla specie di filati di lana di minore valore. Nè vale il dire che le altre balle facenti parte della stessa spedizione, come risulta dal verbale di accertamento, contenevano filati di lana della specie « notai » perchè se tal fatto costituisce una presunzione che merce di eguale specie contenesse la balla perduta, non è lecito all'interessato di servirsi di presunzioni o di altri mezzi normali di prova per dimostrare quale fosse la specie dato che, non distinguendo il citato art. 58, la valutazione non solo nel caso di perdita totale o quando sia difficile la prova della natura e specie della cosa spedita, ma in ogni caso di perdita deve farsi in base alle indicazioni della lettera di vettura e se da questa non sia sufficientemente provata la specie, in base al valore della specie di minor valore. Potendo però non essere rispondente al vero le indicazioni della lettera di vettura, al fine di evitare possibili frodi, è consentita alla sola amministrazione delle Ferrovie di provare in tutti i modi di legge che la specie spedita fosse di valore inferiore a quella indicata nella lettera di vettura. La disposizione è certamente severa e qualche volta forse come nel caso in esame poco equo, non sostanzialmente è favorevole al mittente che ben sapendo che cosa spedisce, con una semplice dichiarazione si precosti-

tuisce la prova di ciò che ha spedito, uniformandosi alla istruzione scritta sul modulo della lettera di vettura, che riproducendo le parole dell'art. 20 delle condizioni pei trasporti, di indicare la cosa con la sua denominazione corrente (e non con la voce di tariffa) non corre il rischio di ottenere solo parte del valore della cosa perduta. Che non provando nè chiedendo di provare in alcun modo il Picardi che il prezzo di filati lana della specie di minor valore è superiore a quello offerto dall'Amministrazione e risultando dal certificato della Camera di commercio dell'Umbria che il prezzo di tali specie di filati è quello offerto, deve ritenersi, che la somma offerta sia quella dovuta e quindi vanno rigettate le maggiori richieste dell'attore.

Anno XVII - N. 26

26 Giugno 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata*:

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

R. DECRETO *25 febbraio 1924, n. 456, relativo all'aumento delle entrate demaniali* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 2 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2367, e l'art. 1 del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2836;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, di concerto col Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro Segretario di Stato per l'interno, *ad interim* per gli affari esteri, coi Ministri Segretari di Stato per la giustizia e gli affari di culto, i lavori pubblici, l'economia nazionale, la guerra e la marina, e col Commissario per la marina mercantile, Ministro Segretario di Stato per le poste ed i telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Entro il 30 giugno 1924, e con effetto dal 1° luglio successivo, il Ministero delle finanze procederà alla revisione di tutti i canoni di affitto e concessione, precaria o perpetua, ed in genere di ogni provento che lo Stato ritrae a qualsiasi titolo, anche se di contributo in spese di manutenzione od altro, dai beni e diritti immobiliari di demanio pubblico e patrimoniale delle seguenti categorie:

1° Spiaggie marittime e superfici di mare, salvo per le nuove concessioni il disposto del seguente art. 2;

2° Spiaggie lacuali, superfici e pertinenze di laghi;

3° Fortificazioni militari e beni demaniali soggetti alle relative servitù;

4° Strade e pertinenze stradali;

5° Tratturi e trazzere;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 16 aprile 1924, n. 91.

6° Corsi di acqua pubblici, per le utilizzazioni delle pertinenze idrauliche, per le concessioni di pesca ed acquicultura, e per le concessioni, licenze ed autorizzazioni varie, salvo per le derivazioni e le utilizzazioni in genere delle acque il disposto dei seguenti articoli 3 e 6:

7° Acque e pertinenze di canali demaniali di proprietà dello Stato (canali Cavour e canali dell'antico Demanio, compresi quelli di provenienza dell'Asse ecclesiastico, canali navigabili), salvo anche il disposto dei seguenti articoli 4 e 7;

8° Pertinenze di bonifica di prima categoria, escluse quelle consegnate per essere utilizzate a proprio profitto dai concessionari delle opere;

9° Molini ed opifici;

10° Miniere e stabilimenti minerari;

11° Riserve erariali di pesca e di caccia.

Sono compresi nella revisione i prezzi, i canoni e le corresponsioni di qualunque natura, che risultino da contratti stipulati e da atti emanati dai Principi e dai Governi degli Stati anteriori all'unificazione del Regno d'Italia, anche se questi atti possano aver forza di legge.

Saranno pure assoggettati a revisione i canoni delle concessioni ed utenze cosidette enfiteutiche di acque derivate da canali di proprietà dello Stato. I detti canoni, al pari di quelli relativi alle concessioni riguardanti il pubblico demanio, non sono affrancabili, nè prima nè dopo l'aumento.

La revisione potrà essere ugualmente fatta nel caso di contratti, decreti, sentenze, ordinanze governative ed in genere di atti ancora in corso di esecuzione, quando i canoni ivi stabiliti siano dall'Amministrazione ritenuti non più congrui, in relazione alle attuali condizioni economiche e monetarie del mercato generale, ai prezzi correnti per simili concessioni, al beneficio che ne deriva all'interessato od alle speciali condizioni dei beni cui i canoni si riferiscono. Sorgendo disaccordo tra l'Amministrazione e il conduttore, concessionario od utente, nella determinazione del nuovo canone, deciderà insindacabilmente il Ministro per le finanze.

Il decorso del termine del 30 giugno 1924 sopra stabilito non importa decadenza del diritto dell'Amministrazione a variare i canoni e corrispettivi dopo quella data. In tal caso i prezzi andranno in vigore dal giorno in cui l'Amministrazione farà la richiesta dell'aumento, anche se nella misura definitiva essi vengano concordati od imposti successivamente.

Restano salvi ed impregiudicati i diritti che già competono all'Amministrazione, compresi, per il tempo anteriore, gli

aumenti che sono stati richiesti. Inoltre le nuove facoltà conferite all'Amministrazione non si esauriscono con la prima domanda di aumento, potendo questo essere gradualmente richiesto in più volte.

Art. 2.

Il canone per le concessioni di demanio pubblico marittimo ad uso di cantieri navali, stabilito dall'art. 755 del regolamento approvato con R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166, per l'esecuzione del Codice della marina mercantile, e dall'art. 44 della legge 23 luglio 1896, n. 318, è elevato a centesimi 20 per metro quadrato e per anno. Il canone in questa misura si applica solo ai cantieri in quanto destinati alla costruzione degli scafi, restando in facoltà dell'Amministrazione di estenderlo, a seconda delle circostanze, a quelle parti di cantiere destinate ad industrie e lavorazioni sussidiarie, ovvero di imporre un maggior canone in conformità del comma seguente.

Il limite minimo normale del canone per le concessioni ad uso diverso da cantiere navale, stabilito nell'art. 779 del precitato regolamento, è elevato a centesimi 40 per metro quadrato e per anno.

Art. 3.

I canoni per le concessioni di derivazione di acque pubbliche, stabiliti dagli art. 26 e 27 del R. decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161, sono quadruplicati ed estesi alle concessioni che verranno fatte nei territori annessi al Regno in virtù delle leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 10 dicembre 1920, n. 1778.

Gli stessi canoni decorreranno di diritto, dal 1° gennaio 1924, anche sulle concessioni esistenti, ferme le esenzioni come al seguente art. 6.

In vista di gravi ed eccezionali circostanze, il Ministro per le finanze può, tuttavia, consentire per le concessioni esistenti una riduzione del canone come sopra fissato.

Le imprese produttrici-distributrici di energia elettrica potranno rivalersi sui consumatori, fino alla concorrenza, complessivamente, dei due terzi dell'aumento del canone di concessione d'acqua, mediante adeguato aumento del prezzo di vendita dell'energia, anche in deroga ai vigenti contratti ed alle limitazioni legislative sulla materia.

Art. 4

Per le dispense d'acqua dai canali demaniali dello Stato, le disposizioni del precedente art. 1 sostituiscono interamente quelle contenute nel R. decreto-legge 16 agosto 1922, n. 1166, con effetto dal giorno in cui decorrerà l'aumento concordato od imposto in applicazione del medesimo art. 1.

Art. 5.

Per ogni specie di concessione riguardante beni dello Stato, comprese quelle accordate come provvedimenti di polizia, in caso di disaccordo fra i vari uffici interessati riguardo alla misura del canone da imporsi, la decisione spetta al Ministero delle finanze.

Per le concessioni di demanio pubblico marittimo l'articolo 769 del regolamento approvato con R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166 per l'esecuzione del Codice della marina mercantile, resta modificato nel senso che le risoluzioni del Commissariato della marina mercantile, quando si riferiscono al canone, debbono essere prese d'accordo col Ministero delle finanze.

Art. 6.

Ferme restando per le concessioni di acque pubbliche le esenzioni dal canone autorizzate o stabilite dalle leggi vigenti, l'applicazione del canone nella misura e con le eventuali riduzioni come al precedente art. 3, sarà fatta anche sui diritti di derivazione ed utilizzazione riconosciuti e da riconoscersi ai sensi degli articoli 2 e 125 del R. decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161. L'obbligo del pagamento del canone decorrerà dal 1° luglio 1924, qualunque sia il tempo in cui i diritti stessi siano stati o verranno dichiarati e riconosciuti.

Alle derivazioni ed utilizzazioni di acque pubbliche nei territori annessi in forza delle leggi 26 settembre 1920, numero 1322 e 10 dicembre 1920, n. 1778, competeranno, nei riguardi del canone, le stesse esenzioni od agevolazioni di carattere generale stabilite dalla legislazione vigente nel Regno, soppressa ogni altra esenzione. Le concessioni finora accordate nei detti territori in esenzione e tutte le utilizzazioni ivi comunque in atto senza pagamento di canone, saranno, dal 1° luglio 1924, assoggettate alla corresponsione del canone normale, riducibile dal Ministro per le finanze, come al precedente art. 3.

Art. 7.

Senza pregiudizio della revisione dei canoni in quanto esistano, ai sensi dei precedenti articoli 1 e 4, e fermo il disposto dell'art. 29 del R. decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161, ai diritti perpetui di derivazione e d'uso costituiti da oltre 30 anni sui canali demaniali dello Stato e sulle acque che vi fluiscono, anche sotto forma di concessioni cosidette enfiteutiche o comunque di diritti reali d'acqua accessori a fondi od opifici — sia pur riconosciuti, regolati, modificati, trasferiti con atti più recenti — sono estese, in quanto applicabili, le disposizioni degli articoli 2 e 125 dello stesso R. decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161, e delle altre che ad esse si riferiscono, con le modificazioni indicate nei seguenti due capoversi.

Il termine di un anno entro il quale deve essere fatta, sotto pena di decadenza, la domanda di riconoscimento del diritto di derivazione e d'uso dell'acqua, decorrerà dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* di un nuovo elenco dei canali e delle acque di proprietà demaniale, che sarà emanato con R. decreto promosso dal Ministro per le finanze.

Sulla domanda di riconoscimento sarà provveduto a spese dell'interessato con decreto del Ministro per le finanze, previo parere conforme del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

I suddetti usi e derivazioni, che oggi si esercitano gratuitamente, compresi i diritti enfiteutici o reali, quando originano da atti dei cessati Stati anteriori all'unificazione del Regno — anche se più recentemente divenuti oggetto di atto ricognitorio, regolatore, modificativo, traslativo — ovvero quando furono costituiti col possesso trentennale, verranno senz'altra indagine assoggettati, con decorrenza dal 1° luglio 1924, al normale canone da stabilirsi dall'Amministrazione, salvo il ricorso degli utenti al Ministro per le finanze, le cui decisioni non sono suscettibili di gravame.

Quando invece tali diritti traggano origine da atti del Governo italiano posteriori all'unificazione del Regno, ovvero quando il Governo italiano abbia accettato l'affrancazione dei canoni che gli utenti pagavano, l'applicazione del nuovo canone resta subordinata alla restituzione, a titolo di indennità di esproprio, di quanto l'Erario abbia introitato, senza interessi, rapportato al valore attuale della moneta, d'accordo o su insindacabile decisione del Ministro per le finanze, ed il nuovo canone decorrerà soltanto dal

giorno in cui l'Amministrazione emetterà il mandato di pagamento.

Art. 8.

L'imposizione dei nuovi canoni sulle concessioni e sugli affitti esistenti alla entrata in vigore del presente decreto verrà eseguita:

1. possibilmente d'accordo con gli interessati, quando trattasi di revisione dei canoni riguardanti singoli individui, a norma dell'art. 1, ovvero d'ufficio, previa notificazione personale, nella forma che l'Amministrazione reputerà di adottare, in caso di disaccordo, o previa pubblicazione di pubblici manifesti, allorchè il provvedimento sia applicabile ad una intera categoria di concessionari od utenti, i quali, anche se associati, paghino separatamente il rispettivo canone;

2. d'ufficio, senza comunicazione agli interessati, per le concessioni di acque pubbliche già gravate di un canone, che debba essere aumentato giusta il primo capoverso dell'art. 3;

3. d'ufficio, con la comunicazione ad ogni singolo interessato, nelle forme che l'Amministrazione crederà di adottare, quando si debba imporre per la prima volta un corrispettivo su concessioni, utilizzazioni e diritti d'acqua gratuiti, in esecuzione degli articoli 6 e 7.

Art. 9.

Senza pregiudizio dell'esito dei ricorsi al Ministro per diminuzione del canone, e salvo pertanto l'eventuale rimborso d'indebito percetto, le rettifiche dei canoni operate nei casi previsti dai commi 1 e 2 del precedente articolo impegnano ciascun debitore a soddisfare il rispettivo debito nella nuova misura, alle scadenze stabilite per i canoni anteriori.

I debitori che verranno inscritti per la prima volta, come al comma 3 dello stesso articolo, avranno l'obbligo di pagare il rispettivo debito in unica soluzione anticipata al 1° luglio di ogni anno. La prima o le prime annualità saranno pagate immediatamente dopo la notifica della imposizione del canone, se la notifica stessa non abbia avuto luogo alla data del 1° luglio 1924.

Art. 10.

Il Ministro per le finanze ha facoltà di adottare tutti i provvedimenti necessari per l'esecuzione del presente de-

creto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 febbraio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — OVIGLIO — CARNAZZA — CORBINO — DIAZ — THAON DI REVEL — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 4 *maggio* 1924, *n.* 705, *riguardante l'approvazione della Convenzione per capitalizzazione di annualità di riscatto ferroviario* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto l'art. 1 della legge 15 luglio 1906, n. 324;
Veduto l'art. 2 della Convenzione approvata con la legge predetta;
Visto il R. decreto-legge 2 gennaio 1921, n. 1, con cui venne approvata la Convenzione 20 novembre 1920 tra il Ministero del tesoro e la Società italiana per le strade ferrate meridionali;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato l'unito testo di Convenzione stipulata in data 2 aprile 1924 tra il Ministero delle finanze e la Società italiana per le strade ferrate meridionali, relativa alla gra-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 9 giugno 1924, n. 135.

duale capitalizzazione delle annualità determinate dalla legge 15 luglio 1906, n. 324.

Art. 2.

Per l'eseguimento delle singole capitalizzazioni, di cui al precedente articolo, viene autorizzata la accensione nel Gran Libro del Debito pubblico del consolidato 5 % nella misura dell'annua rendita occorrente per ciascuna operazione.

Art. 3.

Il Ministro per le finanze provvederà per l'esercizio 1923-24 e per quelli successivi di volta in volta che si effettueranno le singole capitalizzazioni previste dalla Convenzione, ad introdurre nel bilancio le variazioni rese necessarie dall'esecuzione del presente decreto.

Il prsente decreto, che andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli:* OVIGLIO.

R. DECRETO 23 *maggio 1924, n. 827, contenente il regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato;

Visto il R. decreto 22 maggio 1924, n. 786, che proroga l'applicazione di talune disposizioni del R. decreto predetto;

Sentiti la Corte dei conti e il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato l'unito regolamento sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, visto, d'ordine Nostro, dal Ministro per le finanze (2).

Il regolamento stesso entra in vigore dal giorno della pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, fatta eccezione per le disposizioni che riflettono la esecuzione degli articoli 54 a 63 e 65 a 68 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, o che comunque ne dipendano, le quali sono applicabili a decorrere dal 1° luglio 1925, in quanto non sieno compatibili con le attuali forme dei titoli di spesa.

Con le stesse decorrenze restano abrogate le corrispondenti disposizioni del regolamento approvato con R. decreto 4 maggio 1885, n. 3074, e successive variazioni.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 3 giugno 1924, n. 130.

(2) Vedi *Gazzetta ufficiale* del 3 giugno 1924, n. 130.

Art. 2.

L'emissione di mandati aventi effetto definitivo sul bilancio, mediante semplici registrazioni nelle scritture, ai sensi del terzo comma dell'art. 63 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, autorizzata con il R. decreto 22 maggio 1924, n. 786, a partire dal 1° luglio 1924, avrà luogo con le norme stabilite dall'art. 411 dell'unito regolamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 2 *maggio* 1924, *concernente le tariffe per i trasporti ferroviari del Porto di Venezia* (1).

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Su proposta del Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Su proposta del Commissario straordinario per l'ammini-delle cose sulle Ferrovie dello Stato è aggiunto il seguente articolo: « 105-*bis*. - *Spedizioni fra gli scali.* — Sono am-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 9 giugno 1924, n. 135.

messe le spedizioni fra lo scalo marittimo e lo scalo di San Basilio, previa presentazione della lettera di vettura e verso compenso della sola tassa fissa di L. 30 per carro, senza riguardo al peso della merce caricata Per le spedizioni dirette o provenienti dalle banchine dei Magazzini generali o del Punto franco, oltre alla tassa fissa di L. 30 è dovuto il diritto speciale di L. 10 per carro.

« *Rispedizioni fra gli scali.* — Per le rispedizioni fra lo scalo marittimo e lo scalo di San Basilio è dovuta la tassa fissa di L. 50 per carro, senza riguardo al peso della merce caricata.

« Nei suddetti compensi è compreso l'aumento percentuale in vigore ».

Art. 2.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 2 maggio 1924.

Il Ministro per le finanze	*Il Ministro per i lavori pubblici*
DE' STEFANI.	CARNAZZA.

DECRETO MINISTERIALE 18 *giugno* 1924, *n.* 267, *che fissa i posti di grado 5° da assegnarsi ai vincitori del concorso interno per titoli e nomina la relativa Commissione esaminatrice.*

Veduta la relazione n.P.A.G.-410/24/95075 in data 16 giugno 1924 della Direzione generale (Servizio Personale ed Affari Generali) riguardante la sistemazione a ruolo dei laureati assunti direttamente per posti di grado 5°, in relazione alle disposizioni del R. Decreto 15 ottobre 1923, numero 2442;

Decreta:

In relazione al punto 10 delle Norme approvate con deliberazione in data 6 febbraio 1924, n. 2867, da S. E. il Commissario Straordinario:

a) i posti da assegnarsi in seguito a concorso interno per titoli restano fissati nel quantitativo seguente:

Pei laureati in ingegneria 210

Pei laureati in giurisprudenza purchè muniti dei voluti requisiti di legge per essere destinati all'Ufficio centrale legale 4

Pei laureati in giurisprudenza od in scienze economiche 3

Pei laureati in medicina e chirurgia 10

Pei laureati in chimica 4

b) la Commissione esaminatrice sarà composta dei seguenti funzionari:

Giotto ing. comm. Riccardo, Capo Servizio Principale;

Primatesta ing. comm. Andrea, Capo Servizio - Servizio Materiale e Trazione;

Falcone dott. comm. Gustavo, Ispettore Capo - ff. Capo Servizio - Servizio Personale ed Affari Generali;

Carones ing. comm. Filippo, Capo Divisione - ff. Capo Compartimento di 2ª classe - Servizio Personale ed Affari Generali;

Grecchi avv. comm. Mario, Capo Divisione - ff. Capo Servizio - Capo dell'Ufficio Centrale Legale;

Baldi dott. comm. Achille, Capo Divisione - Capo dell'Ufficio Centrale Sanitario;

Baroni dott. cav. uff. Giulio - Ispettore Capo - Istituto Sperimentale. Eserciterà le funzioni di Segretario l'Ispettore di 1ª classe;

Richard Attilio, del Servizio Personale ed Affari Generali.

Roma, 18 giugno 1924.

Il Ministro: Ciano.

COMUNICATI

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 13 maggio 1924 di S. E. il Ministro, il manovale in prova Cambria Francesco - 249687 - è stato licenziato in applicazione degli articoli 186-*c*) e 197 del regolamento medesimo, per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre 10 giorni a decorrere dal 22 febbraio 1923.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che S. E. il Ministro in data 17 maggio 1924, su conforme proposta del Consiglio di disciplina, ha decretato in base all'art. 188 *a*) del Regolamento medesimo, la destituzione a carico del manovale FECCHINO Giovanni - 175599 - perchè condannato con sentenza 21 giugno 1922 — divenuta definitiva — del Tribunale di Alba, a mesi dieci di reclusione ed a L. 100 di ammenda, quale colpevole di violenza all'autorità e di mentite generalità.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che S. E. il Ministro con decreto in data 22 maggio 1924, ha dichiarato d'ufficio dimissionario dalla data stessa, in applicazione dell'art. 165 punto 3° del citato Regolamento il cantoniere PEZZANO Raffaele (193797) per essere il detto agente rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 7 febbraio 1924.

Deliberazione della Commissione di vigilanza per le cooperative edilizie.

1. *Decadenza per affitto o cessione di alloggi.* — I soci di Cooperative finanziate dallo Stato, i quali affittano tutto o parte dell'alloggio loro assegnato, contrariamente a quanto la legge prescrive, e che pertanto con l'affitto hanno palesemente dimostrato che l'alloggio è per loro esuberante, perderanno l'alloggio stesso o parte di esso, che verrà assegnato ad altro socio della Cooperativa in ordine

di inscrizione, salvo sempre la revoca dei benefici di legge.
Nè può mantenere il diritto all'alloggio, quel socio che non l'occupa in persona, e che lo lascia occupare da congiunti o estranei (deliberazione 9 marzo 1923).

2. *Condominio.* — Un solo socio deve essere assegnatario di un appartamento, e rispondere conseguentemente, col proprio stipendio o pensione, di tutta la quota d'ammortamento del mutuo individuale. Il condominio deve essere escluso, anche perchè può prestarsi ad illecite speculazioni e a lesione di diritti di terzi. (deliberazione 14 marzo 1923).

3. *Assegnazione di alloggi resisi disponibili.* — Se per qualsiasi motivo si rende disponibile un alloggio già prenotato od assegnato, debbono essere chiamati a sceglierlo, in ordine di inscrizione nel registro sociale, tutti indistintamente i soci che seguono nel registro stesso il precedente titolare dell'alloggio disponibile. Lo stesso sistema dovrà applicarsi anche per gli alloggi di risulta (deliberazione 4 aprile 1923).

4. *Recesso da socio.* — Il socio recedente perde in modo definitivo il proprio numero d'iscrizione, e, se nuovamente chiede la riammissione, deve prendere posto nel registro sociale dopo tutti i soci rimasti inscritti (deliberazione 15 maggio 1923).

5. *Prenotazione di alloggi in più cooperative.* — Il socio di più cooperative edilizie, a norma dell'art. 3 del Decreto ministeriale 8 dicembre 1922, come non può conseguire, così non può prenotare più di un alloggio, in quanto la prenotazione, costituisce un formale impegno fra Cooperative e socio, e viene a creare fra essi, obblighi, ai quali l'uno e l'altro debbono sottostare. E il citato art. 3, nel proibire la concessione di più mutui edilizi con contributi statali ad una sola persona, si è avvalso di una formula che, corrispondendo alla conclusione dello speciale negozio giuridico della costruzione di alloggi da parte di cooperative per conto di soci, ne comprende tutte le fasi precedenti. Per conseguenza, pur non rimanendo interdetta la facoltà di appartenere a più di una Cooperativa nella qualità di soci azionisti, resta inteso che per ciascun socio deve esservi una unica prenotazione per l'alloggio, e conseguentemente una unica assegnazione di mutuo individuale (deliberazione 15 maggio 1923).

6. *Posizione dei soci possessori di case agli effetti dell'art. 3 (terzo comma) del Decreto ministeriale 8 dicembre* 1922. — L'accertamento circa la proprietà della casa, dovrà farsi al momento della prenotazione dell'alloggio, e

se questa si è già verificata prima del Decreto ministeriale 8 dicembre 1922, dal giorno della sua entrata in vigore, e cioè dal 16 dicembre 1922. Se allora qualche socio risultasse possessore, in nome proprio o di persona di famiglia convivente, di una casa, non potrebbe avere l'alloggio cooperativo, a meno che la casa risultasse inadatta od insufficiente ai bisogni del socio e della sua famiglia. Se poi la casa stessa fosse alienata, dal giorno dell'alienazione sorgerebbe nel socio il diritto all'assegnazione dell'alloggio cooperativo, ma egli dovrebbe essere collocato dopo tutti gli altri soci fino a tal giorno iscritti (deliberazione 15 maggio 1923).

7. *Persone di famiglia conviventi.* — Due o più persone di famiglia conviventi possono ottenere ciascuno l'attribuzione e l'assegnazione di un alloggio cooperativo, purchè all'atto della presa di possesso dell'alloggio stesso la convivenza venga a cessare (deliberazioni 15 maggio e 9 luglio 1923).

8. *Condizioni per le permute di alloggi.* — La permuta già di per sè stessa, costituisce un esercizio di diritti inerenti alla proprietà, e perciò non potranno essere ammessi a fare domande di permuta quei soci che rispettivamente, all'atto della domanda stessa, non si trovino ad aver diritto alla casa secondo le disposizioni di legge.

Il capoverso dell'art. 8 del Decreto ministeriale 8 dicembre 1922, avendo permesso che possa verificarsi la permuta del turno di iscrizione e prenotazione dei soci, ha evidentemente voluto negare la permuta del solo turno di iscrizione nel registro dei soci; perciò non può essere consentita permuta di turno tra un socio già compreso nei limiti del mutuo accordato alla Cooperativa, ed un altro socio che si trovi invece ancora da esso escluso (deliberazione 11 giugno 1923).

9. *Esercizio di professioni.* — Il socio o persona di sua famiglia non possono ospitare temporaneamente altri che richiedano l'assistenza professionale di detto socio o di dette persone, poichè tale esercizio importa, come il subaffitto che non è ammesso, occupazione temporanea e parziale dell'alloggio cooperativo, a scopo di lucro (deliberazione 12 luglio 1923).

10. *Iscrizione di soci possessori di case in nome proprio o di persona di famiglia.* — L'ultimo comma dell'art. 3 del decreto Ministeriale 8 dicembre 1922 (cui ha dato piena forza di legge il R. decreto-legge 7 ottobre 1923 n. 2412), nel

dichiarare che non costituisce impedimento alla concessione di alloggi cooperativi il possesso di casa iscritta al catasto urbano nello stesso Comune quando tale casa sia riconosciuta inadatta o insufficiente, ha evidentemente abrogato la disposizione contenuta nell'art. 1 del R. decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16, per la quale non potevano fruire dei vantaggi concessi alle case economiche, coloro che pagassero per imposta erariale principale una somma annua superiore alle L. 50. Evidentemente infatti, con la nuova disposizione, il legislatore ha voluto sostituire all'empirico criterio desunto dal pagamento di una tassa, la realistica constatazione della adattabilità o sufficienza della casa posseduta. In caso contrario, avrebbe, nella nuova disposizione, richiamato il criterio della tassazione fiscale, il che invece non ha fatto. Innegabile quindi deve ritenersi l'abrogazione dell'articolo sopra richiamato, non potendo sul medesimo obietto permanere due disposizioni che statuiscono in modo diverso.

E' da osservare inoltre che non avendo il legislatore nella nuova disposizione fatto espresso trattamento di sfavore a coloro i quali in epoca precedente alla emanazione di questa nuova disposizione, erano soci di cooperative e assegnatari di alloggi sebbene pagassero per l'imposta erariale principale più di L. 50 all'anno, manifestamente ha inteso di sanare per i possessori di case inadatte o insufficienti, uno stato di fatto che, per le attuali condizioni sociali, non poteva più ritenersi rispondente ad equità (deliberazione 5 marzo 1924).

11. *Soci di cooperative edilizie ferroviarie, permute e passaggi ad altre amministrazioni di Stato.* — Tenuto conto delle disposizioni degli articoli 8 del decreto Ministeriale 8 dicembre 1922, 2 del R. decreto 31 dicembre 1923 n. 2950, e 9 del R. decreto 13 gennaio 1924, n. 9, è da ammettersi: 1° che un socio di una Cooperativa edilizia ferroviaria possa effettuare la permuta del suo alloggio con quello di un socio di altre Cooperative tra impiegati o pensionati dello Stato; 2° che soci di Cooperative edilizie ferroviarie, i quali abbiano fatto passaggio ad altre Amministrazioni dello Stato, possano rimanere soci delle Cooperative anzidette, ed avere quindi la casa già loro attribuita dalle Cooperative stesse (deliberazione 13 marzo 1924).

12. *Facoltà di cessione o di affitto degli alloggi.* — Data la generica dizione dell'art. 18 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923 n. 2412, è da ammettersi che possa lasciarsi libertà agli interessati di cedere definitivamente il loro diritto al-

l'alloggio cooperativo, o di procedere all'affitto di tale alloggio, a favore di persone di loro scelta, beninteso purchè queste abbiano i prescritti requisiti per l'assegnazione, ed alle condizioni e con le modalità previste dall'articolo predetto (deliberazione 21 marzo 1924).

13. *Occupazione degli alloggi e decadenze.* — La Commissione ritiene che tanto l'art. 6 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, quanto l'art. 13 del decreto Ministeriale 8 dicembre 1922, il quale dalla nuova legge è pienamente convalidato (art. 2), stabiliscono questo principio: che quando l'alloggio è dichiarato abitabile, deve essere consegnato ed occupato. Che infatti non si debba trattare di semplice consegna virtuale, ma di vera ed effettiva occupazione, si desume dalla considerazione che il citato art. 6, ponendo come preventiva condizione per detta consegna lo stato di abitabilità della casa, evidentemente ha inteso di disporre che una volta abitabile, essa sia di fatto occupata dall'assegnatario. Quindi incorre senz'altro nella decadenza quel socio che, senza accertata causa di forza maggiore, contravviene a tale disposizione (deliberazione 24 marzo 1924).

14. *Impiegati in aspettativa.* — Che l'aspettativa modifichi, sia pure parzialmente o transitoriamente, il rapporto di impiego tra l'impiegato e l'Amministrazione, non può revocarsi in dubbio. A prescindere, infatti, da talune conseguenze riferibili, ad esempio, al trattamento economico, è indiscutibile che, tra gli altri effetti del rapporto di impiego che rimangono sospesi durante l'aspettativa, vi è quello dell'obbligo dell'impiegato di prestare servizio, e, conseguentemente, quello di risiedere nel luogo dell'ufficio. Sotto questo punto di vista, e poichè la legge in materia di edilizia popolare ed economica stabilisce che la casa possa essere definitivamente assegnata al socio, solo in quanto al momento della assegnazione egli risieda, per ragioni del suo impiego, nella città ove la casa stessa si trova, dovrebbesi concludere che l'impiegato in aspettativa, per il fatto che non ha una residenza di ufficio, perde il diritto alla casa.

Nella considerazione però che nel funzionario in aspettativa, non viene meno la sua qualità di impiegato, ma unicamente rimangono sospesi alcuni effetti del rapporto di impiego, è da ammettersi del pari che deve rimanere sospesa, in suo confronto, l'assegnazione della casa cooperativa, per essere definitivamente concessa o negata a seconda che, al termine dell'aspettativa, l'impiegato riacquisti o perda, per ragione dell'ufficio, la residenza precedentemente occupata. Il diritto all'assegnazione definitiva, sottoposto a sospensione, nell'un caso si perfezionerà col riacquisto del re-

quisito della residenza, nell'altro caso verrà meno con la perdita del requisito stesso.

Ed è inoltre da decidersi che durante l'aspettativa la casa debba essere dalla Cooperativa data in affitto, giacchè contrasterebbe con ogni fondamentale criterio di legge che l'appartamento, già pronto per l'occupazione, dovesse restare disabitato. Tale affitto dovrà essere regolato secondo le norme di cui all'art. 18 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923 numero 2412, lasciando al Ministero dei lavori pubblici di decidere, caso per caso, a favore di chi spetterà l'ammontare delle quote mensili (deliberazione 25 aprile 1924).

15. *Facoltà di cessione o di affitto degli alloggi.* — L'articolo 18 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923 n. 2412, parlando di assegnatari di una casa o di un appartamento, i quali possono, in determinate circostanze e sotto determinate condizioni, procedere alla cessione o all'affitto dell'alloggio cooperativo, si riferisce a coloro che della casa o dell'appartamento abbiano già ottenuto l'assegnazione di fatto (presa di possesso ed effettiva occupazione). Precedentemente a tale assegnazione di fatto, un socio non può dunque trasferire il suo diritto ad altri, di sua scelta, ed il suo alloggio, nel caso di recesso, deve conseguentemente essere lasciato a disposizione, per darlo dalla Cooperativa ad altro socio che prima vi abbia titolo. Prima dell'assegnazione stessa, da effettuarsi mediante il verbale di consegna, al quale, agli effetti sopra indicati, deve essere susseguita l'effettiva occupazione, la legge più propriamente si riferisce alla prenotazione, che è da identificarsi con l'attribuzione per il combinato disposto degli articoli 6 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923 n. 2412 ed 11 del decreto Ministeriale 8 dicembre 1922, intendendosi quindi avvenuta la prenotazione od attribuzione quando il socio sia stato compreso nel gruppo di quelli finanziati per la costruzione di un alloggio in genere (deliberazione 9 aprile 1924).

16. *Ammissibilità e approvazione delle permute.* — Premesso che la permuta presuppone l'esistenza della casa formante oggetto dello scambio, e che pertanto non può parlarsi di permuta, nè questa può essere consentita, se non quando la casa stessa sia per lo meno già stata appaltata, è da tenere presente che, accennando l'art. 8 del decreto Ministeriale 8 dicembre 1922 alla permuta, tra i soci, dell'appartamento o della casa rispettivamente loro assegnata, *anche* se di pertinenza di Cooperative diverse, se ne deduce che la formalità dell'approvazione da parte delle competenti sedi governative, genericamente prescritta, deve es-

sere osservata del pari per cambio di alloggi tra soci di uno stesso sodalizio (deliberazione 14 maggio 1924).

17. *Soci rinunciatari.* — I soci rinunciatari all'attribuzione di un alloggio, non hanno ragione di essere chiamati, essi soltanto, o in concorso con altri, alla scelta di case che in appresso si rendono disponibili, state a suo tempo assegnate a soci successivamente inscritti nel libro sociale, dal momento che detti rinunciatari furono già messi in grado di esercitare il loro diritto di opzione sulle case stesse; pertanto, in base a deliberazione già presa dalla Commissione, tali rinunciatari possono bensì essere nuovamente interpellati nel caso che un alloggio si renda poi vacante, ma in quanto si trovino compresi tra i soci che seguono nel registro il titolare dell'alloggio disponibile, e che sono da chiamarsi alla scelta secondo l'ordine di iscrizione nel registro medesimo (deliberazione 14 maggio 1924).

18. *Requisito della residenza per i soci in attività di servizio.* — Di fronte alla disposizione della legge la quale conferisce il diritto all'alloggio cooperativo soltanto a soci che per ragioni di impiego o di pubblico ufficio abbiano residenza nel Comune ove è la casa, non può avere rilevanza il fatto se il luogo di tale residenza sia più o meno prossimo o più o meno facilmente allacciato al centro ove la Cooperativa edilizia ha sede, così che detto luogo possa ritenersi, agli effetti della attività dell'industria e del commercio, come immediata dipendenza del centro stesso; e perciò il socio non può avere l'alloggio predetto, se al momento dell'assegnazione di fatto non presta effettivamente l'opera sua, come impiegato, nel Comune medesimo in cui è stata costruita la casa cooperativa (deliberazione 14 maggio 1924).

19. *Residenza dei pensionati.* — I pensionati dello Stato non possono considerarsi contemplati nell'art. 10 del decreto Ministeriale 8 dicembre 1922, che per i soci di cooperative edilizie assegnatari di alloggi finanziati dalla Cassa depositi e prestiti, richiede l'obbligo della residenza, per ragioni di impiego o di pubblico ufficio, nel Comune dove è la casa, poichè essi hanno una residenza volontaria.

Basta per essi la residenza di fatto da loro prescelta, per determinare in qual Comune possono far parte di Cooperative edilizie e quindi che essi, al momento dell'assegnazione di fatto dell'alloggio cooperativo, prendano in consegna la casa, e poi la occupino effettivamente nei termini di tempo prescritti (deliberazione 14 maggio 1924).

20. *Limiti di stipendio e di pensione.* — Poichè il R. decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, con gli articoli 12 e 15 riguardanti le modalità e le garanzie di riscossione delle quote di ammortamento dei mutui da parte dei soci di Cooperative edilizie, ha regolato completamente la stessa materia già disciplinata da provvedimenti anteriori, questi ultimi debbono ritenersi abrogati da quelli contemplati dai predetti articoli 12 e 15 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923 n. 2412. E conseguentemente cessa anche di aver vigore il precedente vincolo del 50 per cento delle competenze del socio, agli effetti dell'assegnazione dell'alloggio cooperativo e delle eventuali garanzie supplementari (depositi) di pagamento della quota di ammortizzo, salvo che nel caso previsto dal ripetuto art. 12 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923 n. 2412 (deliberazione 14 maggio 1924).

21. *Impiegati fruenti di alloggi di servizio.* — Possono essere assegnatari degli alloggi cooperativi i soci di Cooperative edilizie con finanziamento a contributo statale, impiegati di Amministrazioni dello Stato, che per virtù di esplicita condizione d'impiego, o per consuetudine giustificata dalla necessità riconosciuta dalla rispettiva Amministrazione, siano obbligati a restare in locali di abitazione messi a loro disposizione, nella stessa località, a titolo gratuito od oneroso, dagli enti interessati.

Le singole Cooperative dovranno ad ogni effetto dare subito comunicazione dell'avvenuta assegnazione dell'alloggio cooperativo all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende.

In attesa che possa esserne consentita l'occupazione da parte del socio assegnatario, e sempre quando l'Amministrazione non abbia dato a questo facoltà di abbandonare l'alloggio di servizio, la casa cooperativa dovrà essere affittata dal socio stesso con le modalità previste dall'art. 18 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923 n. 2412, a meno che non la occupino immediatamente dopo la consegna, persone di famiglia del socio conviventi ed a carico (deliberazione 29 maggio 1924).

Ordine di servizio N. 82.

Servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la tramvia Novi-Ovada e con la ferrovia Basaluzzo-Frugarolo.

In seguito alla stipulazione di una nuova convenzione con la Società Anonima per la tramvia Novi-Ovada è stato ammesso il servizio di corrispondenza anche con la ferrovia Frugarolo-Basaluzzo esercitata dalla Società stessa.

Nel presente Ordine di Servizio si riassumono pertanto le norme e disposizioni da osservarsi per l'esecuzione del servizio di corrispondenza con la tramvia Novi-Ovada e con la ferrovia Basaluzzo-Frugarolo.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti da una parte e quelle della tramvia Novi-Ovada e della ferrovia Basaluzzo-Frugarolo dall'altra si effettua a mezzo delle stazioni di Novi-Ligure e Frugarolo-Boscomarengo, e comprende le merci a grande e piccola velocità, nonchè i veicoli, il bestiame, il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi e i feretri.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza i colli indivisibili di peso superiore alle 3 tonnellate, le merci pericolose e nocive e le materie esplodenti ascritte alle categorie 8ª, 9ª, 10ª, 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 alle « Condizioni e tariffe » in vigore sulle ferrovie dello Stato.

2. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. Distanze e servizi delle stazioni della concessionaria.* — Le stazioni della Concessionaria ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalle stazioni di scambio di Novi-Ligure e di Frugarolo-Boscomarengo risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

3. *Passaggio del materiale rotabile sulle linee della Concessionaria.* — E' ammesso il passaggio sulle linee Novi-Ovada e Basaluzzo-Frugarolo dei soli carri ferroviari a due sale con distanza fra le sale stesse non maggiore di metri 5, a qualunque Amministrazione appartengono, e con peso per asse non maggiore di 15 tonnellate. Tale peso massimo per

asse è però ammesso in via *eccezionalissima e transitoria* alla condizione che la velocità delle tradotte dei treni tramviari aventi in composizione tali carri, non superi quella di 8 Km. all'ora.

Sono esclusi dal passaggio tutti i carri a due sale con scartamento maggiore di metri 5 anche se a sale radiali e i veicoli a più di due sale di qualunque tipo.

L'inoltro dei carri ammesssi al passaggio è, poi, consentito alla condizione che i carri siano completi o tassati a tariffa di carro completo, a norma delle disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame grande velocità e piccola velocità formati da stazioni delle Ferrovie dello Stato poste oltre quella di scambio, i quali sono ammessi a passare sulle dette linee quando abbiano un carico almeno di 30 quintali per ogni carro della portata fino a 12 tonnellate e di almeno 40 quintali per i carri di portata oltre le 12 tonnellate.

I carri caricati dalle stazioni della Concessionaria dovranno essere nelle condizioni di carico sopra specificate; però la formazione dei carri misti a grande e piccola velocità è subordinata all'osservanza di tutte le norme e condizioni di carico e di itinerario sulle Ferrovie dello Stato per i carri normali a grande e piccola velocità.

Alle stesse condizioni la Concessionaria può utilizzare nel ritorno i carri ricevuti carichi.

Tale facoltà, per quanto riguarda i carri di proprietà di altre Amministrazioni, è però subordinata alla condizione che detti carri siano utilizzati, dopo lo scarico, per spedizioni dirette all'Amministrazione proprietaria.

I carri della Concessionaria non sono ammessi a circolare sulle Ferrovie dello Stato.

NORME E CONDIZIONI PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI IN SERVIZIO DI CORRISPONDENZA.

4. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate e caricate secondo i regolamenti e le tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali devono attenersi anche le stazioni della Concessionaria.

5. *Documenti di trasporto. Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e com-

pilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1° luglio 1909) pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 160 - 1909.

Per i trasporti gravati di assegno valgono inoltre le disposizioni contenute nel punto 10 dell'Ordine di Servizio n. 28 - 1923.

6. *Diritto di transito.* — Le spedizioni a grande e piccola velocità in servizio di corrispondenza sono soggette, rispetto alla stazione di scambio, al diritto di transito di cui l'articolo 68 delle « Condizioni e tariffe pei trasporti delle cose ».

7. *Piombatura dei carri.* — La chiusura e piombatura dei carri caricati dalla Concessionaria viene fatta a cura della Concessionaria stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

8. *Ricevimento e consegna delle merci.* — I trasporti di merci non a carro completo, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi saranno dalla Concessionaria consegnati e ritirati in via di fatto, ossia *in contradditorio fra* gli agenti delle due Amministrazioni, a sua cura e spesa negli uffici e nei magazzini delle Ferrovie dello Stato delle stazioni di Novi-Ligure e Frugarolo-Boscomarengo.

I trasporti a carro completo ed i carri misti a grande velocità e piccola velocità rispondenti alle condizioni di cui al punto 3, saranno consegnati e ritirati sull'apposito binario di consegna delle stazioni di Novi-Ligure e di Frugarolo-Boscomarengo in modo simbolico, cioè mediante il riconoscimento in contraditorio della quantità e buona condizione dei piombi e della loro corrispondenza con le indicazioni portate dai documenti di trasporto, con riserva di riconoscerne il contenuto alla stazione che rimuove i piombi.

I trasporti di bestiame e di merci caricate in carri aperti senza copertone e con copertone non piombato si intendono consegnati in via di fatto nelle stazioni di scambio di Novi-Ligure e di Frugarolo-Boscomarengo con facoltà all'Amministrazione ricevente di richiedere la pesatura nei casi in cui vi siano tracce di manomissioni ed ammanchi.

9. *Spedizioni giacenti.* — Per le merci rifiutate o per qualsiasi motivo giacenti le stazioni di arrivo osserveranno le

norme stabilite dagli articoli 41 e 42 delle « Condizioni e tariffe pei trasporti » vigenti sulle ferrovie dello Stato.

10. *Trasporti in servizio - Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Le stazioni di scambio Novi-Ligure e di Frugarolo-Bosco marengo si atterranno in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di servizio, alla convenzione in principio citata nonchè alle istruzioni speciali che venissero loro impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e in base alle indicazioni risultanti nell'« Allegato » dovranno essere fatte le seguenti aggiunte modificazioni nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— nell'indice, parte III, a pagina 5 aggiungere dopo l'indicazione « Società per la tramvia Novi Ligure-Ovada »:

Linee Novi Ligure-Ovada e Basaluzzo-Frugarolo.

— nell'« Elenco alfabetico delle stazioni « aggiungere, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni della linea Basaluzzo-Frugarolo con l'indicazione della pagina 165;

— alla pagina 165 riportare tutte le indicazioni contenute nel prospetto allegato.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) devesi:

— a pagina 20 aggiungere sotto l'indicazione di Novi Ligure-Ovada:

// 558 / Basaluzzo-Frugarolo //

— nell'elenco delle « Località delle ferrovie secondarie, tramvie, ecc. » inserire, alla sede opportuna, i nomi delle stazioni della linea Basaluzzo-Frugarolo con l'indicazione

/ / / M / 558 //

— alle pagine 71 e 73 aggiungere dopo l'indicazione di Novi-Ovada:

« e Basaluzzo-Frugarolo ».

Inoltre nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 28, di fianco al nome di Frugarolo-Boscomarengo deve essere esposto il richiamo (*d*) riportando in calce la seguente nota:

(*d*) Stazione di scambio con la ferrovia Basaluzzo-Frugarolo e con la tramvia Novi-Ovada e

nella nota (*c*) a pagina 40 aggiungere di seguito: « e con la ferrovia Basaluzzo-Frugarolo ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 82-924

Società Anonima per la Tramvia Novi Ligure-Ovada

Direzione dell'Esercizio: NOVI LIGURE

Tramvia Novi-Ovada e ferrovia Basaluzzo-Frugarolo

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanza in Km. dalla stazione di scambio		Servizi cui sono abilitate				IMPIANTI FISSI						Sagoma limite
								Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		
		Novi Ligure	Frugarolo-Bosco-marengo	Grande velocità	Piccola velocità	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata in tonn.	Quantità	Portata in tonn.	
Basaluzzo	Novi Ligure Ovada	7	9	G	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Bosco marengo	Basaluzzo-Frugarolo	12	2	G	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Capriata	Novi Ligure Ovada	13	15	G	P	VB	—	—	F	1	6	1	20	—
Castelletto d'Orba	»	16	18	G	P	VB	—	—	F	1	6	1	20	—
Fresonara	Basaluzzo-Frugarolo	9	7	G	P	—	—	—	—	—	—	—	—	S
Ovada tramvia	Novi Ligure Ovada	24	26	G	P	VB	—	—	F	2	6	1	20	—
Predosa tramvia	»	10	12	G	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Rocco (1)	»	2	—	G	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Silvano	»	18	20	G	P	VB	—	—	F	1	6	1	20	—

(1) Limitatamente ai trasporti a carro completo della Società Anonima Fabbrica Italiana di confetture, cioccolato ed affini, delle Ditte Emanuele Dellachà e Figli, Enrico Paoli, Società Anonima Acciaierie e Ferriere di Novi Ligure e del « Consorzio Utenti Binario Raccordo S. Rocco » (costituito dalle Ditte: Società Catramoleificio Italiano, Enrico Borghero e C., Società Anonima Depositi e Trasporti, Ditta Mariano Dellepiane di G. B., Ditta Angela Bellone in Sassi).

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) le merci pericolose e nocive e le materie esplodenti ascritte alle categorie 8ª, 9ª, 10ª, 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 alle Condizioni e tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato;

b) i colli indivisibili di peso superiore alle 3 tonnellate.

Ordine di servizio N. 83.

Cambiamento di nome della stazione di Carano.

Dal giorno 10 giugno 1924 la stazione di Carano, della linea Roma-Carano-Formia ha assunto la denominazione di Campo Leone.

Di conseguenza, nella parte 1ª e 2ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato », nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nei prontuari manoscritti delle distanze, ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 84.

Cambiamento di nome della stazione di Borghetto.

A datare dal 1 luglio 1924 la stazione di Borghetto della linea Verona-Brennero assumerà la nuova denominazione di « Borghetto sull'Adige ».

Di conseguenza nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni ex-austriache ai vecchi transiti, ecc. », nella parte 2ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nei prontuari manoscritti delle distanze, ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apporsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 85.

Cambiamento di nome della stazione di Rovigno.

Con Decreto 15 aprile 1924 il Ministro dell'Interno ha cambiato il nome della stazione di Rovigno in quello di « Rovigno d'Istria ».

Di conseguenza:

— nel « Prontuario delle distanze chilometriche delle stazioni ex austriache ai vecchi confini « (edizione 1° gennaio 1921) alla pagina 21; nella parte 2ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato »; nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 86.

Gestione contabile a Milano Lambrate Scalo.

(Vedi ordini di servizio n. 93-1922 e 149-1923).

Dal 1° giugno 1924 la stazione di Milano Lambrate Scalo è stata autorizzata a provvedere direttamente alle contabilità delle gestioni ed ai versamenti, cessando di dipendere amministrativamente dalla stazione di Milano Lambrate.

Dalla data suddetta la stazione di Milano Lambrate Scalo per la compilazione dei riassunti, la tenuta del conto corrente e per le altre operazioni contabili dovrà quindi attenersi alle « Norme » pubblicate con l'O. di S. n. 160-1909 e successive modificazioni.

Il versamento degli introiti, sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'art. 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate pubblicate con l'O. S. n. 97-1917 dovrà essere effettuato alla Cassa Compartimentale di Milano giornalmente, e cioè con la periodicità indicata alla lettera *A* dell'elenco annesso all'O. S. n. 184-1913.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 34.

Disposizioni riguardanti la validità e l'uso delle carte di libera circolazione e dei biglietti di servizio e gratuiti.

Con riferimento alle disposizioni riguardanti la validità e l'uso delle carte di libera circolazione e dei biglietti di servizio e gratuiti di cui alle Norme in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536 si comunica quanto appresso:

1° A mente dei paragrafi 87 e 136 delle sopra citate Norme l'indicazione della eventuale diramazione, nei limiti di 100 chilometri sui biglietti serie B-2 e B-4 deve essere apposta dalla stazione o agenzia della località dalla quale si stacca la diramazione stessa.

Fermo restando quanto sopra in linea generale, si dispone che nei casi in cui nelle stazioni di diramazione, per ristrettezza di orario fra i treni coincidenti o per mancanza di fermate dei treni coi quali si effettua la diramazione, non vi sia la possibilità di fare esporre dalla biglietteria l'indicazione della diramazione stessa sui biglietti serie B-2 e B-4 e far praticare la relativa vidimazione, sia autorizzato a provvedervi il conduttore capo del treno che percorre il tratto sul quale si effettua la diramazione medesima.

All'uopo, prima di iniziare il viaggio sul tratto di diramazione, i portatori di biglietti serie B-2 e B-4 debbono consegnare al personale del treno i biglietti medesimi, dando le indicazioni relative alla diramazione da esporre sui biglietti e alla vidimazione per la località in cui intendono effettuare la fermata. Il Conduttore capo del treno, dopo verificato che la lunghezza della diramazione richiesta non supera i 100 chilometri, dovrà:

a) esporre a penna nell'apposito spazio della parte anteriore del biglietto l'indicazione relativa alla diramazione, scrivendo prima il nome della stazione dalla quale si stacca la diramazione, poi quello della località estrema e ripetendo infine il primo nome;

b) apporre, nella prima casella disponibile a tergo del biglietto, il proprio timbro a umido portante le indicazioni della data e del numero del treno, e completare a penna la

sottostante indicazione « Buono per.......... » col nome della stazione cui è diretto il viaggiatore.

2° A chiarimento delle disposizioni contenute nei paragrafi 31, 47 e 80 delle Norme si avverte che per le carte di libera circolazione e per i biglietti di servizio e gratuiti la limitazione nelle deviazioni costituita in alcuni casi dalla parola « *loco* » non deve intendersi applicabile nei riflessi delle dette carte e biglietti i quali debbono quindi ritenersi validi tanto da o per la stazione cui ha inizio o termine la deviazione col vincolo del « *loco* », quanto da *oltre* o *per oltre* la stazione stessa. Così, ad esempio, la deviazione di Ancona-Foggia-Aversa ammessa soltanto per i viaggiatori muniti di biglietto ordinari con percorso Milano Centrale *loco* - Napoli Centrale *loco*, può invece essere seguita dai portatori di carte di libera circolazione e di biglietti di servizio e gratuiti validi per percorsi anche eccedenti i limiti della linea Milano Centrale-Napoli Centrale.

3° La disposizione contenuta nei paragrafi 47 e 80 delle Norme, secondo la quale fra Napoli e Palermo, con i biglietti di servizio e gratuiti, si può percorrere anche la via mare, senza bisogno di speciale indicazione sui bigletti stessi, deve intendersi riferibile non soltanto ai biglietti comprendenti il solo percorso Napoli-Palermo, ma a tutti i suindicati biglietti validi da località del continente e località della Sicilia o viceversa, quando il percorso ferroviario-marittimo sia più breve di quello esclusivamente ferroviario.

4° A complemento di quanto fu disposto con l'ordine di servizio N. 49 - 1922, si avverte che le carte di libera circolazione, i biglietti a libretto serie As e i biglietti di servizio e gratuiti, comprendenti nel percorso la linea Roma-Napoli, debbono ritenersi validi sia per la via di Cassino, sia per quella di Formia. La lunghezza della linea agli effetti del computo del chilometraggio delle carte di libera circolazione deve essere calcolata in Km. 249.

5° Premesso che la via normale per i viaggi fra due stazioni comuni alla rete principale e alle linee secondarie della Sicilia è quella della rete principale, si comunica che i possessori di carte di libera circolazione e di biglietti di servizio e gratuiti comprendenti nel percorso due stazioni comuni della Sicilia, possono seguire a scelta la linea della rete principale o quella delle secondarie, sempre che quest'ultima sia chilometricamente più breve. Invece i biglietti rilasciati specificatamente per una linea delle secondarie della Sicilia non sono validi per la corrispondente linea

della rete principale, neppure col pagamento della differenza per l'eventuale maggior percorso.

6° Si è rilevato che molte stazioni della rete e agenzie, nell'eseguire la vidimazione dei biglietti serie B-2 e B-4, non si attengono alle disposizioni contenute nella parte IX, punto 1°, delle Norme.

Le trasgressioni alle suaccennate disposizioni che si riscontrano più di frequente sono le seguenti:

a) la prima vidimazione dei suddetti biglietti non viene praticata nei modi prescritti. Al riguardo si avverte che le stazioni o le agenzie della località da cui ha inizio il viaggio, debbono limitarsi ad apporre il proprio bollo nella sola parte anteriore del biglietto serie B-2 o B-4 e precisamente nella casella dove è stampato « Bollo della stazione di partenza ». Sotto il bollo, dopo le parole « Buono per....... », deve essere indicata la località nella quale il viaggiatore intende fermarsi.

Nessun bollo, nè indicazione debbono assolutamente apporre, a tergo del biglietto, le stazioni e le agenzie della località da cui si inizia il viaggio;

b) la indicazione della diramazione non viene apposta nel modo stabilito nell'ultimo comma del § 136 delle Norme. In proposito si rammenta che la diramazione deve essere indicata a penna sul biglietto in corso di utilizzazione, scrivendo prima il nome della località dalla quale essa si stacca, poi quello della località estrema e ripetendo infine il primo nome. Così in un biglietto Roma-Milano, se viene chiesta a Bologna la diramazione per Ferrara, la stazione di Bologna dovrà scrivere a penna, nella parte anteriore del biglietto, dopo la parola « Diramazione: le seguenti: « Bologna-Ferrara-Bologna »;

c) talvolta viene rifiutata da una stazione della diramazione la vidimazione per una località dell'itinerario principale, pretendendosi invece di vidimare il biglietto per la stazione da cui ha avuto inizio la diramazione. Si ritiene quindi opportuno chiarire che la stazione dalla quale si inizia il viaggio di ritorno nella diramazione, può, a richiesta, vidimare il biglietto sia per la stazione da cui si è staccata la diramazione, sia per una località qualunque dell'itinerario principale.

Così ad esempio: in un biglietto serie B-2 o B-4 per il percorso Milano-Napoli con diramazione Roma-Tivoli-Roma, la stazione di Tivoli può, a richiesta del viaggiatore, vidimare il biglietto o per Roma oppure direttamente per una stazione del tratto Roma-Napoli.

Tenuto presente che il personale non ha ancora molta

pratica nella utilizzazione dei sopra indicati biglietti, è necessario che le stazioni e le agenzie cooperino affinchè il personale medesimo e le famiglie possano fruire regolarmente di tali biglietti e non abbiano a incontrare difficoltà durante i viaggi.

Si fa quindi viva raccomandazione a tutto il personale delle stazioni e delle agenzie di osservare le disposizioni vigenti, in modo da ovviare agli inconvenienti lamentati, interessando in particolare i dirigenti i riparti del traffico a sorvegliare che sia ottemperato a quanto sopra.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 8, 9, 15 *e* 16.

Circolare N. 35.

Ritiro dalla circolazione delle monete di bronzo da centesimi due e uno.

In applicazione del R. decreto 4 maggio 1924, n. 888, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 10 corr., n. 136, le monete di bronzo da centesimi due e uno di conio nazionale, cesseranno di aver corso col 30 giugno 1924 e col 1° luglio successivo saranno prescritte.

Le stazioni e gli uffici della Rete verseranno pertanto tali monete alla Cassa Compartimentale di competenza, non oltre l'anzidetta data del 1° luglio p. v.

Circolare N. 36.

Ricerca e rimarcatura definitiva dei veicoli bottino di guerra.

Risultano tuttora in circolazione molti veicoli bottino di guerra, i quali conservano ancora la marca provvisoria F. S. (B).

Occorrendo addivenire nel più breve tempo possibile alla definitiva rimarcatura di tali veicoli, a sensi della circolare

N. 3-1922 (Boll. Uff. N. 2), si dispone che ai veicoli medesimi venga applicata ad ambo i lati l'etichetta V-57, od altro corrispondente cartellino, scrivendoci sopra: « per la marcatura definitiva ».

I veicoli etichettati, se vuoti, debbono subito essere inviati nella più vicina Squadra di Rialzo od Officina; se carichi debbono essere inoltrati alla stazione destinataria del trasporto. La stazione che etichetta un veicolo carico ha però l'obbligo di segnalare telegraficamente alla stazione destinataria gli estremi del veicolo stesso e quelli d'inoltro; quest'ultima, dopo reso libero il veicolo, provvederà ad inviarlo nella più vicina Squadra Rialzo od Officina.

Qualora si tratti di veicoli che non possano viaggiare, le stazioni ne daranno annunzio telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico, la quale provvederà alle pratiche relative.

Le stazioni che etichettano un veicolo F. S. (B) debbono darne notizia telegrafica al Servizio Materiale e Trazione ed al Servizio Movimento e Traffico, facendo riferimento alla presente Circolare ed indicando dove il veicolo è stato inviato.

Fra i veicoli bottino di guerra da rimarcare ve ne possono essere di quelli sprovvisti della marca F. S. (B) per deperimento coloritura od altro.

Tali veicoli debbono essere trattati alla stregua dei veicoli F. S. (B), previo diligente accertamento che non trattasi di veicoli esteri in servizio cumulativo.

Si richiama sulla presente circolare tutta l'attenzione del personale delle stazioni, dei treni e di verifica onde spieghi la massima diligenza nel rintracciare e segnalare ai dirigenti le stazioni, ogni veicolo bottino di guerra che non risulti ancora etichettato, e si raccomanda, in particolare, di estendere le ricerche nei parchi di deposito di veicoli vuoti o riparandi, negli stabilimenti raccordati, compresi i depositi locomotive, i depositi combustibili, le cave, i magazzini approvigionamenti ecc. ecc.

Da parte loro i dirigenti le officine, i depositi e le squadre rialzo — per quanto si debba ritenere che dopo le disposizioni ripetutamente impartite più nessun veicolo F. S. (B) debba trovarsi giacente nei loro impianti privo della marcatura definitiva — dovranno assicurarsi in modo assoluto che nessuno di tali veicoli esista ancora negli impianti dipendenti e in caso affermativo provvedere perchè quelli eventualmente esistenti vengano marcati se utilizzabili o segnalati al Servizio Materiale e Trazione se inutilizzabili.

Le officine e squadre di rialzo prima di marcare un vei-

colo che sia sprovvisto della marca F. S. (B) dovranno chiedere istruzioni al proprio servizio fornendo tutti gli elementi atti ad individuare il veicolo.

Le disposizioni di cui la presente non si applicano alle carrozze postali e ai veicoli a scartamento ridotto e, naturalmente, nemmeno a quelli marcati F. S. Italia e F. S. Italia ○

Distribuita agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 32, 40, 41, 42, 44 e 45.

Circolare N. 37.

Esenzione dazio consumo.

Si porta a conoscenza, per norma, che il R. decreto 24 settembre 1923, n. 2030, circa il riordinamento dei dazi interni di consumo, stabilisce al titolo II, art. 15, comma 5°, quanto segue: « a decorrere dal 1° gennaio 1924 nei comuni chiusi ed aperti sono esenti da dazio tutti i generi, materiali ed oggetti d'uso delle Amministrazioni dello Stato e della Croce Rossa, eccettuati i viveri ed i foraggi ».

Con successivo R. decreto 16 dicembre 1923, n. 2720, l'entrata in vigore dell'anzidetto decreto fu prorogata al 1° febbraio 1924.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata. G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara ecc.
2° gruppo di lavori nella stazione di Bologna C. relativi agli impianti in dipendenza dell'elettrificazione della linea Bologna-Firenze e alla sistemazione del servizio viaggiatori.	L. P.	Ore 12 3 luglio 1924	1.150.000	Sezione Lavori di Bologna Uff. I
Lavori occorrenti per la ricostruzione del muro di sostegno a valle della frana fra i Km. 61+229,32 e 61+271,02 della linea Udine Porticina, fra le stazioni di Dogna Nuova e Pontebba Parco.	L. P.	Ore 18 2 luglio 1924	70.000	Sezione Lavori di Udine
Lavori di sostituzione con impalcature in cemento armato del volto di un tratto del sottovia del Macello al Km: 246+139,50 fra la fermata di Bivio Poggioreale e la stazione di Napoli Sperone.	L. P.	Ore 10 30 Giugno 1924	131.000	Sezioni Lavori di Napoli
Costruzione di una pensilina metallica sul marciapiede della 6ª e 7ª linea a Roma Termini.	T. P.	Ore 11 10 luglio 1924	386.000	Sezione Lavori Roma Sud (ex villa Patrizi)
Costruzioni di nuovi marciapiedi nella stazione di Roma Termini.	L. T.	Ore 12 18 luglio 1924	400.000	Idem.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata. G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	25 (coppie)	Sbarre manovrabili a distanza tipo Rizzi, senza apparecchi di manovra, della luce di metri 6.	L. P.	1-7-24	Servizio Approvvigionamenti Uff. 6° Roma
N.°	10 (coppie)	Grembiali per sbarre manovrabili a distanza, tipo Rizzi, della luce di metri 6, con relativi contrappesi addizionali.			
N.°	1	Cavalletto di acciaio fuso.	T. P.	7-7-24	Id. Uff. 8° Roma
N.°	150	Testate per l'attacco dei cavi alla 3ª rotaia.	T. P.	28-6-24	Id. Uff. 6° Roma
N.°	560	Spazzole per motori elettrici.	T. P.	6-7-24	Id. Uff. 8° Roma

Il Direttore Generale:
ODDONE.